UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA



TESIS DOCTORAL

La política americanista del marqués de la Ensenada para el océano Pacífico: el caso de Filipinas (1743-1754)

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Pablo Sierra Fáfila

Directores

Miguel Luque Talaván
Arrigo Amadori Sparnocchia

Madrid

© Pablo Sierra Fáfila, 2021

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA



TESIS DOCTORAL

La política americanista del marqués de la Ensenada para el océano Pacífico. El caso de Filipinas (1743-1754)

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Pablo Sierra Fáfila

DIRECTOR

Miguel Luque Talaván
Arrigo Amadori Sparnocchia

UNIVERSIDAD
COMPLUTENSE
MADRID

LA POLÍTICA AMERICANISTA DEL MARQUÉS DE LA ENSENADA PARA EL OCÉANO PACÍFICO. EL CASO DE FILIPINAS (1743-1754).

AUTOR

Pablo Sierra Fáfila

DIRECTORES

Miguel Luque Talaván

Arrigo Amadori Sparnocchia

Facultad de Geografía e Historia

Departamento de Historia de América y Medieval y Ciencias Historiográficas

2020

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, y de forma especial, esta investigación se debe en gran parte a mis padres, Máximo y Conchi, sin cuyo esfuerzo no hubiera sido posible; y a mi hermano Daniel, quien es para mí un ejemplo de trabajo y constancia. Unas breves palabras no bastarían, pero que tengan la certeza de que este importante paso es, también, mérito suyo.

En segundo lugar, no puedo dejar de hacer mención a los profesores que me acompañaron durante los años de Grado, haciendo con su trabajo un importante llamamiento al interés por continuar avanzando y estudiando después de aquella etapa. Pero fue, sobre todo, durante el curso de Máster, cuando una decisión personal se vio respaldada y apoyada por dos jóvenes profesores que no dudaron en mostrar su curiosidad por un futuro trabajo de investigación ni en dar su confianza a un doctorando con algunas dudas, pero con mucha ilusión. Este ha sido un camino largo y arduo, y por ello, Miguel, Arrigo, muchas gracias.

No puedo olvidarme de todas aquellas personas que, con su labor diaria, cuidan y guardan aquellos materiales tan preciados en bibliotecas y archivos, dispuestos a la atención del investigador, haciendo de todo ello un importante desempeño complementario.

Por último, me gustaría dejar constancia de mi afecto y cariño a todos esos amigos, muchos como para ser nombrados individualmente, por lo que ruego me disculpen, que desde siempre, o a partir de un momento determinado de mi vida, me ha acompañado hasta esta meta y espero que, también después de ella, lo sigan haciendo. No puedo dejar de agradeceros vuestro apoyo y comprensión, es una deuda que cargo gustoso y que espero seguir cargando como el más rico botín y el mayor tesoro. A todos vosotros, gracias.

ÍNDICE

Resumen **13**

Abstract **15**

Introducción **17**

Capítulo 1. Los Borbones y la América española en la primera mitad del siglo XVIII: los pilares del reformismo borbónico. **38**

Parte I. Utrech y el equilibrio de los imperios. 41
1.1. La Real Armada y las Indias. 45
1.1.1. Cádiz: sede para un proyecto de Compañía de Comercio Universal. 49
1.1.2. Una nueva planta del comercio español con América: una contestación al proyecto gaditano desde Sevilla en 1718. 55
A) *La actividad comercial con América de la Junta General de Contratación*. 59
B) *Las Indias y los metales preciosos*. 64
C) *"[…] para que cerrase con llave de oro": medios e infraestructura en la organización de la nueva planta de comercio.* 70
1.2. El reformismo comercial: entre fórmulas nuevas y remiendos antiguos. 74

Parte II. Real Hacienda e Indias: la provisión de recursos indianos para la Corona. 80
1.3. Las Indias y su aportación: la instrucción del marqués de la Compuesta. 81
1.4. Una propuesta para la provisión de aguardientes a Indias: revisión y alteración de un proyecto en el cauce de su presentación administrativa. 85
1.5. De negocio real a Compañía de comercio: la interpretación del conde de Frigiliana sobre el proyecto de Gerónimo de Santos. 89
1.6. *para que no sean inútiles al Rey las flotas y galeones que se despachan a las Indias.* 93
1.7. La Real Factoría de Indias y la consolidación de los caudales americanos del rey a través del *Proyecto* de 1720. 103

Parte III. El equilibrio puesto a prueba: la liquidación del sistema comercial indiano nacido en Utrecht (1739-1759). 106
1.8. Reajustando los centros: ente la pervivencia y la emergencia. 108
1.9. El virreinato de Nueva España: pujanza del Imperio. 116

Capítulo 2. El contexto reformista del marqués de la Ensenada. 123

Parte I. La pugna institucional por el espacio político indiano. 128
2.1. Los Borbones y un nuevo modelo administrativo: las Secretarías de Estado y del Despacho Universal. 128
2.2. El Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias. 134

Parte II. El marqués de la Ensenada y las instituciones indianas peninsulares. 147
2.3. La Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias (1743-1754). 147
2.4. El Consulado de Cádiz y la Casa de la Contratación en la década de 1740. 155
2.5. Las juntas consultivas y los colaboradores del marqués de la Ensenada en la política para América. 161

Capítulo 3. Las Indias y el reformismo ensenadista. 166

3.1. América en las *Representaciones* del marqués de la Ensenada. 167
3.2. La guerra de 1739 y las Indias. 168
3.3. El papel de las Indias en el proyecto ensenadista. 171
3.4. La política indiana a través de las juntas ensenadistas. 181
3.4.1. El Asiento de Negros. 185
3.4.2. El sistema defensivo americano. 190
A) *El sistema defensivo estático: las fortificaciones.* 190
B) *El sistema defensivo dinámico: las escuadras navales.* 199
3.4.3. Las potencias europeas: holandeses y franceses. 201
3.4.4. Inglaterra: el mayor desafío a la política de neutralidad. 203
A) *Los asentamientos centroamericanos y la guerra comercial*. 203
B) *La otra cara de la moneda: de la expulsión extranjera al aprovechamiento mercantil.* 213
C) *La aplicación del Tratado de 1750*. 215

D) *El corso y el derecho de visita*.....225
3.5. El sistema comercial americano y las compañías de comercio.....231
3.5.1. La propuesta de la Junta para el comercio de vinos y harinas.....231
3.5.2. El sistema comercial de Indias.....235
3.5.3. Las Compañías de comercio.....243

Capítulo 4. Filipinas en el proyectismo de la primera mitad del siglo XVIII.....251

Parte I. Proyectismo hispánico e influencia exterior.....254
4.1. El comercio con Asia desde la Península: primeras propuestas 1715-1730.....254
4.1.1. La licencia de Santiago Ransan: la plata y el monopolio portuario como principales condicionantes.....254
4.1.2. América: escala necesaria en el comercio extremo-oriental.....265
4.1.3. La década de 1720: la compañía como fórmula comercial para el comercio asiático.....269
A) *La plasmación de la escala americana en la conectividad náutica entre Cádiz y Manila*.....269
B) *Las ideas del marqués de Santa Cruz de Marcenado: recopilador de proyectos filipinos*.....275
4.1.4. La influencia exterior: la Compañía de Ostende.....278
4.1.5. La década de 1730: continuidad y valor de la Compañía como proyecto comercial.....282
A) *Los planteamientos del marqués de Villadarias a través de la compilación de Santa Cruz de Marcenado*.....282
B) *América meridional y la continuidad del comercio hacia Asia*.....285

Parte II. Filipinas y la Secretaría de Marina e Indias: el proyecto patiñista.....291
4.2. La década de 1730: Patiño y el camino hacia la *Compañía Real de Filipinas*.....291
4.2.1. Un primer precedente: la solicitud de Patiño a los ministros de la Real Audiencia de Manila sobre navegación y comercio.....293
4.2.2. La *Compañía Real de Filipinas* de 1733.....296
4.2.3. La *Compañía Real de Filipinas* y la Carrera del Pacífico.....299

Parte III. El proyectismo peninsular para Filipinas en la década de 1740.....310

4.3. El comercio con Asia desde España: plenitud teórica del proyectismo peninsular 1740-1745. 310
4.3.1. Bernardo de Ulloa: América como pieza central del fomento manufacturero peninsular y asiático. 311
4.3.2. El proyectismo ministerial después de Patiño: José del Campillo y Cossío y José de Carvajal y Lancaster. 315
A) *El comercio por el Pacífico en la obra de José del Campillo*..... 315
B) *José de Carvajal y su propuesta de Compañía para Filipinas*. 317

Capítulo 5. El proyectismo insular: Filipinas y su transformación económica (1745-1759). 324

5.1. El doble proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez. 325
5.1.1. La primera propuesta del oidor: la Casa de Piedad y el comercio interior de las islas Filipinas. 326
5.1.2. La segunda propuesta del oidor Calderón Henríquez: la Compañía y el comercio exterior de las islas Filipinas..... 335
A) *El comercio del Galeón de Manila: su reforma y conexión con las costas de Extremo Oriente*. 336
B) *El gobierno económico del interior del archipiélago*..... 343
C) *La proyección ultramarina de la Compañía: la navegación y la costa novohispana del Pacífico*. 350
5.2. La respuesta al proyecto de Pedro Calderón Henríquez. 355
5.3. La propuesta para el comercio de Filipinas de Ricardo Bagge. 361

Capítulo 6. El marqués de la Ensenada y la intervención reformista en las islas Filipinas. 373

Parte I. El proyectismo como corriente reformista y la acción del marqués de la Ensenada. 374
6.1. La Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias: el tratamiento del proyectismo insular. 374
6.1.1. La Secretaría de Marina e Indias y la cuestión fiscal derivada del proyecto de Ricardo Bagge. 377

6.1.2. El interés de la Secretaría de Marina e Indias en el proyecto de Ricardo Bagge: la observancia de un capítulo concreto. 384
6.1.3. La Secretaría de Marina e Indias y el reformismo económico para Filipinas. 393
6.1.4. El reformismo isleño visto por el gobernador Ovando..... 402

Parte II. El proyectismo aplicado (1755-1759). 409
6.2. La Compañía de comercio y abasto de Manila 1754-1755. 409
6.2.1. Las deliberaciones de la Ciudad y Comercio de Manila sobre la propuesta del gobernador. 418
6.2.2. Formación y Ordenanzas de la Compañía. 423
6.2.3. Un escollo principal: el problema de la financiación. 432
6.2.4. Evaluación de la Compañía: la crítica del oidor Pedro Calderón Henríquez. 438
6.2.5. Evaluación de la Compañía: el Consejo de Indias. 443
6.3. Estudio y aplicación del proyecto de Ricardo Bagge en Filipinas. 447
6.3.1. El perfil del autor. 449
6.3.2. El proyecto de Ricardo Bagge visto por el gobernador Pedro Manuel de Arandía. 451

Capítulo 7. El sistema del Galeón de Manila y la Carrera del Pacífico (1700-1754). 460

Parte I. El sistema comercial del Galeón. 460
7.1. La reformulación normativa del sistema comercial del Galeón de Manila (1700-1734). 463
7.2. El planteamiento del debate sobre el Reglamento comercial del Galeón desde sus extremos: de la liberalización a la restricción. 469
7.2.1. El memorial de Francisco de Barambio. 470
7.2.2. El memorial de fray Juan Abril (OFM). 474
7.3. La influencia francesa en la reglamentación comercial del Pacífico: el Reglamento de 1702 y la observancia estricta. 479

Parte II. El funcionamiento del sistema del Galeón bajo el Reglamento de 8 de abril de 1734. 484

7.4. El Galeón de Manila y la vigencia del Reglamento de 1734 (1737-1750).....485
7.4.1. El Galeón de Manila durante el gobierno de Gaspar de la Torre (1739-1745). 488
7.4.2. La intervención virreinal en el Reglamento comercial transpacífico: las impresiones del arzobispo-virrey a finales de la década de 1730.....493
7.4.3. El patache *Covadonga* y los excesos de plata del Reglamento de 1734: un testimonio virreinal sobre el funcionamiento del comercio transpacífico en la década de 1740. 498
7.4.4. La captura del *Covadonga* y la crisis del sistema comercial del Pacífico indiano (1743-1750). 501
7.4.5. Una valoración del comercio transpacífico desde una tentativa extranjera 1746-1747. 505
7.5. Los rezagos: un aumento permitido de los retornos en plata (1729-1754). 509
7.5.1. La situación previa a la aplicación del Reglamento de 1734. 510
7.5.2. Rezagos y excesos de plata: la búsqueda de la ampliación del permiso en su retorno bajo el Reglamento de 1734. 518
7.5.3. Una solicitud de largo recorrido: de las representaciones de Pedro Cosío a la intervención del marqués de Ovando 1751-1754. 521

Capítulo 8. El Galeón de Manila y el marqués de la Ensenada. 530

Parte I. El primer contacto del marqués de la Ensenada con el sistema del Galeón de Manila y su definición dentro de la política americanista ensenadista.....530
8.1. La Real Orden de suspensión del comercio transpacífico 1744-1746.....530
8.2. Las directrices del marqués de la Ensenada sobre el comercio del galeón (1751-1754). 535
8.2.1. La inserción del sistema comercial transpacífico en la política ejecutiva indiana definida por el marqués de la Ensenada.....535
8.2.2. El Galeón de Manila bajo del gobierno del marqués de Ovando: las primeras actuaciones sobre el sistema comercial del Pacífico (1750-1751). 540
8.2.3. El despacho de el patache el *Filipino* en 1752: los privilegios de los regidores en la Junta de Repartimiento. 543
8.2.4. Los excesos de los capitulares del Cabildo secular de Manila. 547

A) *El parecer de Pedro Martínez de Arizala sobre el sistema del Galeón de Manila*.....547
B) *El marqués de Ovando y el Cabildo secular de Manila*.....557

Parte II. La injerencia ensenadista en el Reglamento de 1734. 566
8.3. Una cuestión no zanjada: la intervención de Ensenada en el repartimiento del Galeón de Manila.....566
8.3.1. Las desavenencias entre el gobernador y el Cabildo secular de Manila en el comercio transpacífico en función de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751.573
8.3.2. La aplicación de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751: el repartimiento del galeón *Santísima Trinidad* en 1753. 577

Capítulo 9. El reformismo ensenadista y la Carrera del Pacífico. 591

Parte I. La instrucción reservada del gobernador Pedro Manuel de Arandía de 1752. . 591
9.1. Marina e Indias: pilares fundamentales en la inspiración ensenadista de la instrucción reservada. 592
9.2. Acapulco: segunda cabecera de la Carrera del Pacífico y el control férreo propuesto por Ensenada.....600
9.3. El tamiz novohispano de la instrucción reservada: la colaboración del virrey Revillagigedo en las órdenes del gobernador Pedro Manuel Arandía.....606

Parte II. La dinámica institucional peninsular en el gobierno del archipiélago. 616
9.4. El Consejo de Indias como impulsor de la instrucción reservada: la pugna del espacio político y por el gobierno de las Indias.....616
9.5. La revisión de la política ensenadista sobre el comercio transpacífico desde el Consejo de Indias (1752-1754).....620
9.6. El marqués de la Ensenada y la búsqueda de una política indiana para las islas Filipinas: consideraciones finales sobre el sistema del Galeón. 631

Conclusión 645

Fuentes 656

Bibliografía **661**

Abreviaturas **675**

MAPAS Y CUADROS

-Mapa 1. Las fortificaciones americanas. 192

-Mapa 2. Fortificación del puerto de Omoa..... 209

-Mapa 3. Puerto de Cavite y proximidades. 329

-Cuadro 1. Costes de la Casa de Piedad propuesta por Calderón Henríquez. 331

-Mapa 4. Isla de Palawan. 332

-Cuadro 2. Administración y gastos de la Compañía. 341

-Mapa 5. Isla de Mindanao. 345

-Cuadro 3. Gremios que absorbería la Compañía de abastos. 412

-Cuadro 4. Gastos anuales de la Compañía de abastos. 413

-Cuadro 5. Fondo propuesto por Martín de Aranzana para el establecimiento de la Compañía de abastos. 421

-Cuadro 6. Retorno del galeón *Nuestra Señora de Guía*. 494

-Cuadro 7. Cantidades retornadas por los galeones (1723-1731). 516

-Cuadro 8. Propuesta de reforma del Galeón de Manila (1748). 604

RESUMEN

La política americanista del marqués de la Ensenada para el océano Pacífico. El caso de Filipinas (1743-1754).

Abordar el estudio de la figura del marqués de la Ensenada puede parecer un ejercicio repetitivo. No obstante, la atención que ha dedicado la historiografía a este protagonista de la política indiana y a su influencia y dirección de esta ha sido bastante discreta. Desde luego, la figura del marqués es de sobra conocida como impulsor de la Única Contribución y de la Marina Real, de su preparación y fortalecimiento, faceta bien atendida y observada por la historiografía existente sobre el cargo que ocupó como Secretario de Marina e Indias entre 1743 y 1754, en los últimos años del reinado de Felipe V (1700-1746) y en la mayoría de los que ocuparon el de su hijo y sucesor Fernando VI (1746-1759). Lo mismo podríamos aducir en el caso de las islas Filipinas como delimitación geográfica de nuestro trabajo. Si bien, no son desconocidas y han sido tratadas y mejor atendidas por la historiografía hay que señalar que para el período, a pesar de contar con trabajos monográficos, estos no ponen de relieve la relación entre una política americanista definida desde la Corte, y que se buscaba proyectar sobre las islas, con su actuación, aplicación y limitaciones en el contexto local escogido.

Por tanto, hablamos de una figura que ha centrado una atención descompensada, ya que si fue importante su labor en la Marina, no menos lo fue la que desempeñó respecto a las Indias como bien manifiesta el título de la Secretaria que ocupó. Así, el primer objetivo planteado en esta investigación fue el de delimitar la actuación de Ensenada como secretario de Marina e Indias respecto al gobierno y la política indiana y, en su actuación, reconocer una política inspirada y trazada por el marqués. Esto, en primer lugar, nos llevó a identificar unos espacios acotados, pero no compartimentados, del espacio político indiano. Estos fueron, principalmente, los que ocuparon la Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias. En segundo lugar, quedaba por trazar los cauces de actuación del ministro, así como su apoyo y disputa con otras instituciones.

El segundo objetivo era el de precisar el papel asignado y desempeñado por las islas Filipinas para el marco ideado por el marqués para las Indias en su proyecto reformista. Las directrices elaboradas desde la Corte para las islas tuvieron un impulsor claro y unos fines concretos, destacando el traslado de la capacidad decisoria concedida

por el marqués a los gobernadores de las islas, anteponiendo su ejercicio al de otras instituciones del archipiélago. Estas, además, buscaron la transformación económica de las islas con la mira puesta en el aumento de la fiscalidad y en hacerlas productivas desde ese tipo de rendimiento para la Corona. Este protagonismo económico pasó por las manos del proyectismo y de sus autores, quienes no dejaron en un segundo plano la reforma del sistema comercial de las islas. Este fue género muy cultivado y del que nos hemos servido para completar y enriquecer el análisis contexto reformista borbónico para las Indias en las primeras décadas del siglo XVIII.

En este trabajo hemos podido concluir que la presencia de Ensenada se dejó notar en la definición de una política americanista para las islas Filipinas, pero esta no tuvo su principio y fin en su propia figura. Desde luego, hemos podido tratar su origen y planteamiento original por mano del estadista, cuya mayor influencia se dio con la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 y la instrucción reservada de noviembre de 1752. Pero su propio proceso de definición fue intervenido, alterado y completado por otros participantes que, por su propia acción y oposición, hicieron que sus respuestas dieran una forma acabada a dicha política americanistas para las islas. Es por ello que no solo se ha podido analizar su punto de origen, sino también la extensión de la participación de otros actores, así como la permeabilidad y bi-direccionalidad resultante de la traslación del espacio político indiano en disputa desde la Corte a Manila y viceversa.

ABSTRACT

The American policies of the Marquess of Ensenada for the Pacific Ocean. The case of the Philippines (1743-1754).

Undertaking the study of the Marquess of Ensenada may look like a repetitive exercise. However, the attention that historiography has devoted to this protagonist of *Indiano* politics and to his influence over its direction has been quite modest. Of course, the figure of the Marquess is well known as the promoter of the *Única Contribución* and the strengthening of the Spanish Royal Navy. This contribution has been well observed and examined by the existing historiography, which focus on his position as Secretary of the Navy and the Indies between 1743 and 1754, in the last years of the reign of Felipe V (1700-1746) and in most of his son and successor Fernando VI (1746-1759).

The same could be said about the Philippine Islands, the geographical delimitation of our work. Although they are not strange to historiography, it should be noted that the monographic works for this period do not highlight the relationship between the American policies, defined by the Court and projected on the islands, and their application, outcome and limitations in the local context.

Therefore, we are talking about a figure who has attracted an unbalanced attention. Although his work in the Navy was important, it was no less relevant than the role he performed regarding the Indies, as the title of Secretary he held clearly shows. Thus, the first objective in this investigation was to encompass Ensenada's performance as Secretary of the Navy and the Indies within the field of *Indiano* politics, and then to acknowledge the policies inspired and designed by the Marquess. This led us, at first, to identify limited but not exclusive spaces in the Indies' political space, which were occupied mainly by the mentioned Secretariat of the Navy and the Indies, and by the Council of the Indies. After that, we traced the minister's courses of action, as well as the support and disputes he had with other institutions.

The second objective was to establish the role assigned to and played by the Philippine islands in the framework designed by the Marquess within his reformist project. The guidelines drawn up by the Court for the islands had a clear promoter and specific purposes, among which we highlight the transfer of the decision-making capacity to the governors of the islands, putting them in a higher position than the other

institutions of the archipelago. These guidelines also sought the economic transformation of the islands, with the perspective of increasing taxation and making them productive for the Crown.

In this prevalence of the economy we see the hand of the *proyectismo* authors, who did not leave the reform of the islands' trade system in the background. This was a very cultivated genre which we have used to complete and enrich the analysis of the Bourbon reformist context in regard to the Indies in the first decades of the 18th century.

In this work we have come to the conclusion that Ensenada left his mark in the definition of a particular American policy for the Philippine Islands, but it began and ended with his own figure. We have been able to trace his original approach through the writings of the statesman, whose greatest influence was the Royal Decree of September 1, 1751, and the reserved instruction of November 1752. But the process of definition was intervened, altered and expanded by other participants who, by their own actions and opposition, contributed to definitely shape the American policy for the islands. This is why we did not only analyze its origins, but also the intervention of other actors, as well as the permeability and bi-directionality resulting from the transfer of the disputed *Indiano* political space from the Court to Manila and vice versa.

INTRODUCCIÓN

Durante la Edad Moderna nos encontramos ante imperios europeos cuyo radio de acción supera el espacio de un único continente, por lo que operan a un nivel mundial, de ahí que concibieran el gobierno y la estrategia política, militar y económica a escala planetaria. Este, posiblemente, sea uno de los mayores retos a los que se enfrenta la investigación, el de recuperar la visión de conjunto que tenían los hombres de la época en relación al mosaico territorial representado por la Monarquía Hispánica. Dentro de este marco, Filipinas ofrece una serie de características a tener en cuenta como fue, en primer lugar, su establecimiento como nexo entre el comercio extremo-oriental con el Pacífico novohispano y de ahí hacia Europa en la Carrera de Indias. Y, en segundo lugar, la intención de las instituciones peninsulares en mantener una comunicación política directa con las islas buscando no subordinarlas de manera exclusiva al Virreinato novohispano.

Este aspecto nos ofrece una doble consideración del gobierno imperial porque, por un lado, se desarrollaban estrategias de negociación en relación a la Carrera del Pacífico entre Manila y Acapulco, además de la constitución de la propia Real Hacienda filipina en un plano más político entre autoridades como el gobernador y el virrey, por su dependencia del situado de Nueva España. Y por otro, la comunicación mantenida por el gobernador y capitán general de Filipinas con los órganos institucionales peninsulares, ya fuera el Consejo de Indias o el secretario de Marina e Indias mediante la vía reservada. Dos caras, como vemos, en relación a la inserción filipina en el mundo imperial hispánico. Y este hecho de hallar varias facetas a la hora de definir y comprender una realidad compleja como fue España y sus Indias o la Monarquía Hispánica durante el siglo XVIII no debe empujarnos hacia una serie de contradicciones, sino a poder encontrar herramientas y categorías más precisas que contribuyan a un mejor conocimiento de esa realidad pasada.

Es por eso que podríamos definir la Monarquía Hispánica como un conjunto "poliédrico", de múltiples caras, no sólo por la forma que presenta cada uno de sus territorios, sino por el tipo de relación que se construye entre una y otra parte, así como de cada una de las mismas con el todo. Ahí tenemos el recordatorio hecho al respecto, sobre lo que se ha denominado como Monarquías policéntricas[1] referidas a los casos español y portugués en los siglos XVI y XVII. Fórmula -válida también para el siglo

[1] CARDIM-HERZOG-RUIZ-SABATINI (ed.), 2012.

XVIII pues centros continuaron siendo Cádiz, Lima, México, Madrid o Acapulco- que define a la Monarquía como un conjunto de centros descartando el empleo de la palabra colonial por el de multi-territorial. Una suma de centros, por tanto, que no solo interactuaba de un modo muy dinámico con la Corte, sino que también lo hacían entre ellos[2]. Esa característica poliédrica viene marcada además por la propia evolución en el tiempo de la Monarquía, de su "trayectoria imperial"[3] más relacionada con la percepción del Imperio como realidad política de largo alcance histórico –abarcando toda la Edad Moderna para el caso español- o su "dinámica imperial"[4] que hace del mismo un hecho susceptible de cambio en función de factores tanto internos como externos.

Si tomamos la trayectoria imperial, esta queda muy marcada por la etapa de la conquista española, no tanto por la fase inicial antillana correspondiente a la última década del siglo XV y primera del siglo XVI, como a la de más profundo calado llevada a cabo en las décadas siguientes que tuvo como hitos la caída a manos de Hernán Cortés de la zona nuclear mesoamericana y la derrota de la Triple Alianza en 1521, así como la andina a las de Francisco Pizarro en 1533. El proceso continuó después con la implantación de las instituciones y la administración castellanas unida al de las fundaciones urbanas que actuó como uno de los factores más característicos. Sin embargo, existieron pequeñas diferencias en la creación de estos reinos de Indias ya que sobre ellos intentó la Corona ejercer un control más directo. Pero se pensaron y consolidaron como reinos, y por ello como parte integrante del conjunto de la Monarquía Hispánica. La creación de estas monarquías compuestas resultaba natural a los soberanos del siglo XVI y desde luego así lo entendieron los Habsburgo. En el siglo XVII, el jurista hispano-indiano Juan de Solórzano Pereira distinguía dos formas por las que los nuevos reinos podían pasar a formar parte de la Monarquía. Por un lado estaba la forma denominada *aeque principalites*, por la cual después de su incorporación seguirían manteniendo sus leyes, fueros y privilegios distintivos. Y por el otro lado encontraríamos la unión "accesoria", propia de las Indias al considerarlas jurídicamente integradas en la Corona de Castilla[5].

Esta es una de las razones que nos hace cuidar el hecho de hablar del Imperio español en un sentido exclusivamente colonial, con la excepción de algunas actividades

[2] Ibídem: 4.
[3] BURBANK-COOPER, 2010: 13-43.
[4] DELGADO RIBAS, 2007: 21-22.
[5] MANZANO, 1948; ALTUVE-FEBRES, 1996; ELLIOTT, 2002: 68-70.

y grupos sociales, y reducido a la explotación económica como el que pudiera desprenderse de los casos francés, holandés o inglés. Los mismos contemporáneos no reconocieron a las Indias como colonias hasta la segunda mitad del siglo XVIII, ahora bien, que esto tampoco nos lleve a error pues aunque no se hable en esos términos no es menos cierto que el deseo de los proyectistas del siglo XVIII, e incluso antes, fuese el de establecer una relación colonial de ese tipo. Convertir a América en mercado de las manufacturas peninsulares y exportadora de materias primas, reduciendo casi la relación entre la Corona y sus posesiones ultramarinas en términos de costes/beneficios comparados con los de los principales competidores. En último término se tenía como modelo de relación colonial el conocido como *l'Exclusif* de Jean-Baptiste Colbert[6], protagonista del gobierno económico de Francia durante el reinado de Luis XIV (1654-1715). Sin embargo, pese a las intenciones, la realidad fue que los cambios no tuvieron una incidencia estructural sobre las Indias. Estos fueron más propios de las coyunturas, lo que se ha denominado como dinámicas imperiales.

Resulta claro, por tanto, la dificultad que supone definir una realidad histórica tan compleja como la que entrañaba la Monarquía Hispánica así como la problemática a la hora de aplicar términos como los de Imperio y su encaje con el de Monarquía[7]. De la misma forma cabe destacar la principal funcionalidad de la organización política como forma estatal en desarrollo durante la Edad Moderna. Es la aplicación del concepto de Estado fiscal-militar, que atribuye al Estado dos funciones principales: la eficacia para allegar recursos y su gasto en la guerra. Su relación derivaba de una mutua necesidad, puesto que la guerra era cara y su coste creciente durante toda la Edad Moderna, por lo tanto, la capacidad financiera tenía que crecer como mínimo en una proporción parecida. Sin embargo, el éxito de este modelo de Estado no vino exclusivamente del aumento de la presión fiscal, sino que fue necesario buscar mecanismos complementarios que sufragaran las guerras. De tal manera que su desarrollo hay que buscarlo tanto en el crecimiento de los recursos como en el de su movilización. La combinación de estos dos factores, incremento y control de recursos, son los que se han esgrimido como definitorios del modelo. Por ejemplo, para el siglo XVII Holanda y Suecia serían los más representativos[8]. Y sin duda para el siglo XVIII, el ejemplo paradigmático lo representó Gran Bretaña.

[6] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1988: 163-164.
[7] En relación a estos conceptos sobre la realidad del siglo XVI español véase BERNAL, 2007.
[8] PARKER, 2013: 91-95.

Estos modelos propuestos para una larga duración, que arranca de la segunda mitad del siglo XVI hasta completar el siglo XVIII, nos sirven de termómetro del éxito o el fracaso que representó la Monarquía Hispánica en el desarrollo de un Estado fiscal-militar eficaz. Para el siglo XVIII, que es el ámbito donde nos centraremos, la comparación establecida con Gran Bretaña como referencia principal deja el nivel del Estado fiscal-militar español a una altura poco desarrollada, no tanto en base al gasto público directo empleado en ejércitos y armadas como el utilizado en el pago de la deuda. Porque es en esta donde historiadores como Rafael Torres Sánchez o Agustín González Enciso[9] enfocan la clave del éxito del caso inglés frente al temor al endeudamiento de los gobernantes españoles. Esta permitiría que en los periodos más explosivos de actividad bélica pudiera haber una mayor flexibilidad para movilizar recursos y emplearlos en la guerra, las posibilidades de gasto eran mayores debido a una estructura gubernativa comprometida con el sostenimiento del endeudamiento y con su pago regular. Esto, por el contrario, no fue fomentado por España, de tal forma que no llegó a crear un mercado de deuda lo suficientemente importante, haciendo que su gasto en la guerra tuviera un comportamiento más rígido y unos márgenes menores de fluctuación, y en última instancia con mayores límites en momentos decisivos.

El concepto de Estado fiscal-militar queda sujeto también a la evolución económica y a la de la Real Hacienda. Si decimos que el desarrollo de este tipo de estructura política en la Monarquía Hispánica tuvo ciertas limitaciones al establecer la comparación con otros modelos, los cuales han sido planteados como ejemplares o más próximos a un nivel óptimo de Estado fiscal-militar como los casos de la Provincias Unidas, Suecia e Inglaterra, no sólo nos interesa la pregunta de por qué no se alcanzó el nivel de sus potenciales rivales, a la que procuran dar respuesta Torres Sánchez y González Enciso, sino que también debemos tener presente la pregunta de cómo la Monarquía Hispánica pudo enfrentarse durante tantos años de guerra a holandeses, suecos, ingleses y franceses.

Anteriormente apuntábamos al compromiso con la deuda y al acceso al crédito en la movilización bélica. La Monarquía Hispánica no fue ajena a este recurso y fue América la que proporcionó dos puntales en este sentido. Durante los sucesivos reinados de la dinastía de los Habsburgo, las remesas de metales preciosos, por tratarse de un recurso de dinero líquido, facilitaron el acceso de los monarcas al crédito de los

[9] TORRES, 2008: 407-436; GONZÁLEZ, 2008: 271-295.

banqueros internacionales para la financiación de su política exterior en Europa[10]. El punto de inflexión se hizo notar durante el reinado de Carlos II, cuando el volumen de las remesas destinadas al pago de esos asientos se reduce en proporción al aumento del dinero dedicado al sostenimiento del "sistema imperial", entendiendo éste como el conjunto de instituciones peninsulares enfocadas al gobierno de las Indias[11]. El volumen de las remesas en su conjunto también sufrió un descenso teniendo como resultado la merma de un recurso que había sido vital como potencial valor crediticio. La relación con el sistema financiero se fue diluyendo durante este reinado al igual que la iniciativa militar en su Imperio.

Esta reducción afectó de igual manera al sistema de juros que, como base de un sistema de deuda, se decidió minimizar en lugar de sostenerlo y ampliarlo en función de las necesidades. La Real Hacienda no mantuvo la confianza de los inversores debido a las decisiones tomadas: en 1677 se decretó una reducción del valor nominal de los juros anteriores a 1635 en un 50 por 100, porcentaje que también se aplicó al interés de los emitidos después de esa fecha. En el recuerdo quedaban también las manipulaciones de la moneda y las bancarrotas. El cambio de actitud respecto a los juros se basaba en la alta especulación que les rodeaba, algo que tendría relación en parte con su manipulación en el siglo XVII, así como la distancia que podría haber entre un interés fijo y el descenso de precios. Con la entronización de Felipe V la tendencia del reinado anterior no se alteró, recortando, en 1703, en un tercio el principal juro pendiente y entre otro 30 y 50 por 100 en 1718[12]. A raíz de estos cambios producidos durante los últimos años del reinado del último Habsburgo y el primer período de los Borbones se estableció una de las claves, como apunta González Enciso[13], para entender el menor desarrollo del Estado fiscal-militar español en el siglo XVIII como el seguimiento de una política fiscal basada en el "alivio de los vasallos", por contraste a los esfuerzos realizados durante el reinado de Felipe IV.

El segundo puntal americano que señalábamos más arriba nos lleva a preguntar cómo pudo sostenerse el conjunto imperial durante el siglo XVIII. El sistema empleado no estuvo relacionado directamente con la dinámica militar desplegada hasta 1700, aunque tuvo su origen en el siglo XVI. Para sostener la defensa de las Indias se construyó todo un régimen de situados sobre la Real Hacienda de las posesiones

[10] MARTÍN, 1992.
[11] DÍAZ, 2013: 21-26.
[12] STEIN-STEIN, 2002: 69-70.
[13] GONZÁLEZ, 2009: 511-530.

americanas que consistía en asignar unas cantidades más o menos fijas desde unas cajas matrices, o de mayor riqueza, hacia unas cajas deficitarias, o de mayor urgencia militar. Los situados sirvieron fundamentalmente para el mantenimiento de las guarniciones y la mejora de los sistemas defensivos, así como su reconstrucción después de un ataque. Las dos cajas redistribuidoras más importantes se encontraban en Lima y México y pronto el sistema ganó en complejidad y confusión[14]. Por tanto, fueron los mismos reinos de Indias los que más recursos destinaron a su defensa.

Además de la función principal que dio vida a los situados, éstos por tratarse de transferencias de liquidez pusieron en marcha un flujo de capitales entre los territorios que componían cada virreinato. Tuvieron un impacto que traspasaba el ámbito militar afectando en su conjunto a la ciudad que lo recibía, se convertían a la vez en propulsores de las economías locales. Aquí encontramos alguna similitud entre lo que sucedía a escala local indiana y lo que ocurría a nivel imperial con las remesas que llegaban a Sevilla y Cádiz.

En el caso de los situados, cuando se producía alguna interrupción en su envío fue necesario acudir a otras fuentes de financiación como los préstamos, créditos y libranzas. Estas, a su vez, se apoyaban en la liquidez que el situado representaba como garantía. El siglo XVIII dio lugar a la ampliación de este sistema por afectar cada vez a regiones más distantes como por el aumento de la circulación de capital[15]. Sin embargo, el impacto de la financiación tuvo un carácter local y no se pudo establecer un sistema de deuda que abarcase todo un virreinato en función de toda la circulación fiscal del mismo, pero, en lo que respecta a su función de sostenimiento militar de las Indias, podemos decir que dio muestras de cierta eficacia pese a los retrasos, reducciones y aumento de los gastos.

En este contexto multi-relacional en el que se insertan la guerra, inherente a la defensa de las posesiones ultramarinas de la Monarquía, los recursos de la Corona y la posición española en el enfrentamiento secular que llevaron a cabo ingleses y franceses fue significativo el interés de los gobernantes por intensificar la relación económica de la Península con las Indias. El interés por la reforma económica, de marcado carácter comercial, estuvo siempre presente a lo largo del siglo XVIII y no fue ajeno al archipiélago filipino.

[14] MARICHAL-VON GRAFENSTEIN (coord.), 2012: 9-29.
[15] MARCHENA, 1999: 615-620.

-Marco temático y cronológico.

El interés que ha dado forma a las coordenadas espacio temporales de nuestra investigación tiene su origen en el trabajo previo que realizamos para finalizar el Master Universitario de Historia y Antropología de América *La política americanista del marques de la Ensenada: defensa y reformismo entre el Caribe y Filipinas*. Pronto la amplitud de esta temática desbordó el espacio concedido para un Trabajo de Fin de Máster de este tipo. Por tanto, se trató de un primer acercamiento en el que el siguiente paso era el de concretar y elegir un tema de los que habían quedado planteados en ese primer estudio del personaje y su relación con las Indias.

No faltaban trabajos dedicados al marqués de la Ensenada, pero estos tenían un mayor peso en cuanto a su faceta reformista para la Marina. No encontramos estudios que se dedicaran de manera monográfica a tratar la política americanista de este importante personaje. Aquí ya fijamos un punto de partida importante, puesto que Ensenada no fue únicamente secretario de Marina, sino que lo fue de Marina e Indias, por lo que la dimensión indiana de uno de los cargos que ostentó parecía descompensada en cuanto al tratamiento que había tenido hasta entonces.

Sin embargo, la dedicación que podía tener todo el espacio ultramarino de la Monarquía Hispánica resultaría inabarcable. Así, el siguiente punto que había que fijar era el de la precisión espacial. En este caso, de nuevo, las posesiones asiáticas parecían tener un hueco mayor que cubrir en relación a nuestro protagonista y su perspectiva y actuación sobre el gobierno indiano durante aquellos años del reinado de Fernando VI (1746-1759) en los que estuvo en la primera línea del servicio real.

Por último, la acotación cronológica nos la proporcionaba el mismo personaje, si bien había que tener en cuenta que algunos años pudieron tener una intensidad mayor en lo que respecta a la influencia que Ensenada pudo haber tenido como secretario de Marina e Indias. Así se darían otros en los que esa presencia y dirección pudo haber sido menor por cuanto su posición en la Corte no estaría completamente asentada y habría unos temas más urgentes que atender antes que marcar una línea de actuación concreta para el gobierno indiano e influida por él mismo como su principal impulsor.

De esta forma, el período tomado para nuestro estudio coincide con los años en los que el marqués ocupó la Secretaría de Marina e Indias, entre 1743 y 1754. Unos años en los que, como ya hemos dicho, habría que tener en cuenta que, hasta 1748 con la firma de la Paz de Aquisgrán que ponía fin a la Guerra de Sucesión de Austria (1740-

1748) y a la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748), la definición de una política americanista por parte de Ensenada estuvo condicionada por la resolución de estos conflictos bélicos. Y no fue hasta los últimos compases de estos, cuando la impronta que pudo ejercer Ensenada sobre las directrices indianas tuvo un mayor peso.

-Hipótesis.

La pregunta principal que nos hemos planteado es determinar cuál fue la política americanista definida por el marqués de la Ensenada. De esta habría que considerar hasta qué punto la influencia personal de un protagonista principal en esta materia, como lo fue Ensenada, podía condicionar una política indiana generada y vigilada por varias instituciones y en diferentes espacios ultramarinos de la Monarquía. También debemos tener presente qué lugar tenían las islas Filipinas dentro de esa definición y conducción del gobierno indiano por mano de Ensenada. Por ello, este primer planteamiento nos lleva a un doble ejercicio de precisión, primero identificar cuáles fueron aquellos rasgos distintivos que proporcionó el marqués de la Ensenada como secretario de Marina e Indias, tanto al espacio político indiano compartido en la Corte como a la propia acción de gobierno para las Indias por él inspirada.

Para ello debemos considerar que, a la hora de poder señalar aquellas particularidades que denotaban la influencia personal de un protagonista institucional concreto, el espacio ultramarino de la Monarquía tenía una densa corriente secular de gobierno indiano generada por múltiples intervinientes que no podía ser ignorada y que, sin duda, influía en la toma de decisiones. Existía una dinámica que se multiplicaba con la participación de actores tanto más próximos como más distantes, pero que de una manera o de otra tenían una capacidad de respuesta.

Por tanto, la definición de una política americanista, en lo que a su análisis respecta, no puede limitarse únicamente a la proyección que podía tener Ensenada, sino que habría que añadir y relacionar las respuestas que esta pudo haber generado. Hablamos de un proceso en el que se debe incluir el rebote que esa misma política americanista había producido en las Indias, sin acotarla únicamente al espacio político indiano en disputa en la Corte, sino abarcando y entendiendo que ese espacio político indiano en disputa tenía su prolongación en las Indias, en el mismo contexto local sobre el que se pretendía actuar[16].

[16] BARRIERA, 2006: 377-418; Masters, 2018: 377-406.

Hasta hace poco, este período había sido abordado como transitorio, lo cual no dejaba de constituir un menosprecio para todos aquellos participantes cuya actividad se enmarcaba entre la década de 1740 y la de 1760, años casi plenamente coincidentes con el reinado de Fernando VI (1746-1759). Posiblemente esto se haya debido a la duración más corta en el trono de dicho rey en comparación con los de su padre Felipe V (1700-1746) y su hermano Carlos III (1759-1788). Una comparación que si únicamente es tenida en cuenta por su extensión cronológica no hace justicia a la importancia que guarda como período tanto de consolidación como de alumbramiento para lo que se ha denominado como reformismo Borbónico para toda la centuria del XVIII.

Nuestro punto de referencia va a ser el marqués de la Ensenada, tomando su figura desde las posiciones más altas del gobierno de la Monarquía como foco irradiador y cabeza rectora cuyas decisiones iban a ir conformando un camino concreto a la hora de abordar una política americanista de su propio cuño. Una definición que no estaba exenta de una serie de influencias: la primera de ellas, una herencia del gobierno indiano procedente de décadas anteriores, cuya profundidad era mucho más difícil de alterar por una única mano por mucho poder que concentrara. La segunda, era la que se daba en un contexto de interacción entre diferentes responsables de la política indiana y representantes a su vez de las diferentes instituciones peninsulares que tomaban partido e intervenían en asuntos americanos como el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación, el Consulado de Sevilla y después de Cádiz y la propia Secretaría de Marina e Indias. Este primer plano, iría seguido por un segundo en el que se enmarcarían las diferentes autoridades e instituciones de presencia local que, en el contexto filipino, cabría destacar al Cabildo secular de Manila, al gobernador y capitán general de las islas y a la Real Audiencia de Manila, estos dos últimos representantes de la autoridad real.

Al igual que Ensenada recibía una corriente de actuación que se había acumulado durante muchos años atrás, era en esta donde el ministro debía ejercer su influencia y conducir a todos aquellos intervinientes hacia las directrices por él diseñadas. Así, Ensenada, como responsable de una de las instituciones con capacidad decisoria en materia indiana, fue consciente del reposicionamiento que debía poner en práctica para poder allanar el camino a la política americanista por él definida.

Esto nos lleva a tener presente que, previamente al desarrollo de un repertorio de actuación en el gobierno indiano, se hacía necesaria una evaluación y afianzamiento de la posición, no únicamente desde el punto de vista personal del poder por parte de

Ensenada en lo que podemos entender como acumulación de cargos, sino también desde la perspectiva institucional y preeminencia del organismo bajo su tutela, la Secretaría de Marina e Indias, como punto de partida de una actuación que imprimiría un carácter personal a la política americanista durante los años en los que la ocupó.

La disputa más importante tendría lugar con el Consejo de Indias, centro tradicional del gobierno indiano y alto tribunal que, durante las primeras décadas del siglo XVIII y al compás del establecimiento de las Secretarías de Estado y del Despacho, fue experimentando diferentes reformas. Una imagen que ha llegado hasta nosotros y que habría dejado al Consejo vacío de una serie de competencias y en un segundo plano, respecto a la pujanza atribuida a su par, la Secretaría de Marina e Indias. Esta descripción simplista basada en la toma de relevo es difícilmente sostenible y es necesario preguntarnos hasta qué punto el Consejo de Indias se vio realmente vaciado de las competencias que hasta el siglo XVIII había acumulado en su seno y, especialmente, si sus miembros se habían resignado a cumplir el papel adjudicado por el reordenamiento institucional favorecido con el cambio de dinastía. Por ello, no podemos dejar de preguntarnos por una dinámica integral que mantuviera al Consejo de Indias en un papel igualmente activo que el de la Secretaría de Marina e Indias, especialmente cuando por el papel que a esta se le asignaba, se reducía para ambos organismos la capacidad de intervenir sobre el espacio político indiano respectivamente.

Atendiendo al caso concreto de Filipinas hubo dos temas principales que ocuparon la actuación del espacio político indiano de la Corte, y de la Secretaría de Marina e Indias en particular, durante esos años: el proyectismo y el Galeón de Manila. Ambos tenían una marcada impronta económica. A través del primero se buscaba transformar la economía de las islas atendiendo al aprovechamiento de sus recursos desde la perspectiva de la Corona y, en el segundo, adecuar el comercio transpacífico a la normativa concreta que se estipulara mirando precisamente a ese despunte económico del archipiélago. Por otro lado, no podemos perder de vista que el sistema del Galeón de Manila había sido, y así seguía siendo visto a mediados del siglo XVIII, como el gran soporte del asentamiento hispánico en las islas.

Por tanto, estos dos temas y su relación con el marqués constituirán la segunda gran cuestión de nuestro estudio. Partiendo, tanto del proyectismo insular (entendiendo en esta definición tanto su formulación peninsular como en el archipiélago) como del sistema del Galeón, surgen toda una serie de preguntas asociadas a las que también procuraremos responder. La primera y principal, es qué lugar tuvieron estos dos temas

en el marco de actuación indiano por parte de Ensenada y de qué manera se resolvió su tratamiento. En qué medida el impulso para su tratamiento era más intenso desde las islas o desde la Corte y de qué forma se entrelazaba una posible iniciativa ensenadista con una propuesta activa desde las islas, en caso de que esto sucediera. Esto nos conduce a profundizar en esos dos aspectos y plantear qué características definían el proyectismo para las islas, qué focos plantearon de forma más insistente una reforma comercial para Filipinas, cuáles fueron los términos del debate y los extremos de las posturas enfrentadas y en qué medida y de qué forma estas se trasladaban por todo el espacio político indiano, ya desplazara este su peso desde la Corte a Manila o viceversa, a través de diversas vertientes institucionales.

-Objetivos.

El planteamiento principal que abordamos es la definición de una política americanista influida por la actividad político-administrativa del marqués de la Ensenada y, en caso de que esta tuviera una clara influencia del protagonista y sus objetivos, precisar qué posición ocuparon las islas Filipinas en todo ese proceso de gobierno desde el eje central madrileño hasta el extremo ultramarino, o avanzadilla territorial que representaban las islas.

De este objetivo general se desprenden una serie de cuestiones relacionadas con el mismo y que a partir de su análisis lo completan, cerrando un panorama conjunto de una época concreta entre dos reinados (1743-1754). Inevitablemente la precisión cronológica debe tener cierta elasticidad para facilitar la contextualización de unas acciones y una forma concreta de entender el gobierno de las Indias. Al mismo tiempo, dicha necesidad de margen temporal desbordando los años señalados debemos tenerla en consideración por lo que suponía hacer efectivas las disposiciones indianas en las islas Filipinas, donde la distancia se medía en meses o incluso años. De ahí que muchas de las órdenes dadas por Ensenada, firmadas en 1752, no fuesen conocidas en Manila hasta el año 1754 y los que vinieron después cuando ya su influencia y protagonismo político habían desaparecido.

En primer lugar, para poder definir la política americanista durante la primera mitad del siglo XVIII tendremos que analizar el marco institucional indiano de la Corte, cuál fue la nueva situación entre órganos de nuevo y viejo cuño y los vaivenes de su contenido y participación en las materias que las afectaban.

En segundo lugar, la presencia e influencia que podían representar los garantes de su funcionalidad y el contrapeso que pudieran estar dispuestos a ejercer cabezas visibles del servicio real, especialmente el marqués de la Ensenada como secretario de Marina e Indias y sujeto de nuestro interés. No obstante, no podemos presuponer que Ensenada fuese capaz de aislar y apartar completamente al Consejo de Indias de una parte tan importante y tradicionalmente asociada a él como había sido el gobierno indiano. Por tanto, resulta interesante y necesario ver hasta qué punto en esa especie de bicefalia organizativa se daba la disputa, la oposición o, incluso, la correspondencia.

De ello podríamos esperar un cauce ramificado y no único en lo que podemos entender como el tratamiento de las materias que afectaban al ultramar español. Los casos que podemos encontrar no corresponden únicamente a la Secretaría y el Consejo de Indias, sino que por la importancia creciente que tuvieron las Indias fue necesario complementar la asistencia y tratamiento de todo lo que podía representar su compleja organización y administración que, como recurso principal entre los interesados, se echó mano de las juntas específicas creadas para la ocasión. Precisamente también, desde el punto de vista diplomático, las Indias también fueron una parte importante en las negociaciones con los poderes europeos. De ahí que fuera un tema candente entre los secretarios de Estado, como en el caso de José de Carvajal y Lancáster, contemporáneo de Ensenada.

De la proyección del marco institucional como encuadre de las decisiones que pudo tomar el marqués pasaremos a un plano más concreto en el que se insertarían las que específicamente afectaran a las islas Filipinas dentro de esa corriente general. Para ello nos fijaremos en dos aspectos clave que definen la acción política indiana de Ensenada traducida como capacidad reformista: primero, la atención dedicada al proyectismo insular como reflejo del potencial transformador que podrían esconder las islas así como canal expresivo con el que poder conducir determinadas ideas hacia ese marco institucional. Y después, el papel protagonista alcanzado por algunos de esos proyectos y la circulación y tratamiento que pudieron tener a la hora de influir en la política americanista de Ensenada para las islas o ser aprovechados por este en parte o en el todo. En tal caso, habría que precisar si estos se convirtieron en parte fundamental de las decisiones tomadas por Ensenada o si pasaron al engranaje institucional y por el interés que pudieran suscitar, Ensenada, como parte principal de dicho engranaje, no pudo ser ajeno a ellos.

Por último, el análisis de esa política americanista insular debe completarse con las decisiones y medidas que se pudieron adoptar por parte de Ensenada en relación al sistema del Galeón de Manila como eje vertebrador socio-económico del asentamiento hispánico en las islas. Y sobre todo, desde la perspectiva política de lo que el gobierno del Galeón representaba, ya que la acción del gobernador sobre este podía resultar en una actividad ejecutiva a la hora cumplir determinadas órdenes y cédulas. En este sentido, cabría preguntarse si Ensenada quiso imprimir una forma de gobernar las Indias ligeramente distinta hasta la entonces conocida, qué repercusiones podía tener una actuación más ejecutiva por parte de los gobernadores en la Carrera del Pacífico y cuáles serían los límites con los que se toparían. Cuáles serían los puntos de resistencia de esa política americanista definida y pensada para el archipiélago y hasta qué punto podría dar de sí su impacto sobre viejas estructuras, convicciones e intereses asentados durante largo tiempo. Teniendo esto presente, habría que tener en cuenta el crédito político con el que contarían los gobernadores junto a su nombramiento, así como el que pudieran hacer valer una vez tomaran posesión de su cargo en Manila, situación que se presentaba extremadamente compleja al aunarse unas instrucciones peninsulares que, en principio, debían cumplir y aplicar, y al mismo tiempo una influencia social y económica poderosa de una élite que no podían dejar de tener en cuenta a la hora de ejercer su mandato.

-Estado de la cuestión.

Lo primero que tenemos que destacar es que no contamos con trabajos centrados en la proyección indiana del reformismo ensenadista ni a la parte correspondiente a Filipinas desde la perspectiva de dicha temática. No obstante, a pesar de esta ausencia sí se han producido avances notables en muchos temas complementarios y que en mayor o menor grado se relacionan con la idea central de nuestro estudio. Entre estos temas de refuerzo contextual podemos destacar el avance de la historiografía en el conocimiento del reformismo dieciochesco, apuntando hacia una perspectiva de mayor amplitud y no tan centrada en el período culminante de Carlos III (1759-1788), al de las islas Filipinas durante la centuria del siglo XVIII, el comercio del Galeón de Manila, el sistema de comunicaciones hispánico en la vertiente del Pacífico americano.

La figura del marqués de la Ensenada está asociada, sin ningún tipo de duda, a la protección y fomento de la Marina Real. Hasta tal punto fue así que su primer biógrafo

fue el marino Martín Fernández de Navarrete[17]. Un reconocimiento de dicha labor que no tardó en hacerse palpable en el siglo XIX, cuando la tradición historiográfica nacional destacó su trabajo en dicho ámbito. La obra de Antonio Rodríguez Villa es la más destacada en cuanto a los trabajos dedicados al marqués en la segunda mitad de dicha centuria[18]. No obstante, este aspecto, de merecido conocimiento pero sin las exageraciones que podría traer consigo la alabanza, parece dejar en un segundo plano otra de las mayores responsabilidades de las que tuvo que hacerse cargo cuando fue nombrado secretario de Marina e Indias y fue la dirección y coordinación del gobierno del enorme ultramar hispánico.

Esa extensa parte indiana que constituía, junto a los reinos peninsulares, la Monarquía Hispánica fue un importante escenario de intervención para el marqués por las facultades con las que fue investido. No contamos con trabajos que aborden en profundidad el significado y definición de la etapa ensenadista en esta faceta que fue su papel como principal responsable de los asuntos americanos entre 1743 y 1754. Uno de los trabajos principales y que tratan directamente este tema es el de Lucio Mijares Pérez, centrado en la actividad del secretario de Marina e Indias a través de un organismo en el que se apoyó como fue una junta específica impulsada por él mismo para el tratamiento de algunos temas tocantes a la gobernabilidad de las Indias[19]. Más recientemente contamos con estudios enfocados en los colaboradores que rodearon al marqués como fueron Julián de Arriaga[20], los virreyes José Antonio Manso de Velasco[21] y Sebastián de Eslava[22] e, incluso, José de Carvajal y Lancaster[23] que, como secretario de Estado, no poco tenía que decir en cuanto al peso de América en la Monarquía. No obstante, estos estudios, aun siendo de gran importancia para entender el contexto y la relación entre los participantes de la política indiana, son trabajos complementarios, necesarios pero no centrados en lo que hemos tratado de plasmar en nuestro trabajo: la definición de una política americanista por parte del marqués de la Ensenada así como la capacidad de intervención real de la que pudo servirse para actuar en ese sentido. Y al mismo tiempo qué relación guardaban las Indias dentro de todo el planteamiento reformista que impregnó la actividad de Ensenada.

[17] GÓMEZ, 2017: 30.
[18] Puede seguirse una somera relación de la presencia de la figura y obra del marqués de la Ensenada en la historiografía nacional y extranjera en Ibídem: 31-43.
[19] MIJARES, 1976: 82-103.
[20] BAUDOT, 2012.
[21] LATASA, 2003: 463-492.
[22] PERALTA, 2006.
[23] DELGADO, 2001.

Junto a esa figura, tenida como clave en el rearme marítimo de la Monarquía, aunque de acotado impulso una vez apartado del poder y por ello sin alcanzar las metas tenidas por adecuadas para completar dicha puesta a punto de las fuerzas españolas en los mares, cabe señalar también la imagen que guardaba nuestro personaje con la reforma fiscal. El desempeño de Ensenada por llevar a cabo la Única Contribución dejó una gran estampa de la imagen económico-social de la España de las décadas centrales del siglo XVIII, así como una herramienta y testimonio para la labor de los historiadores posteriores que se han acercado al estudio de aquella realidad.

Aunque no contamos con trabajos clave que traten principalmente la faceta indiana del reformismo ensenadista, excepto las menciones ya hechas, sí contamos con trabajos actualizados sobre lo que fue el protagonismo del marqués de la Ensenada en las décadas centrales del siglo XVIII y el estudio del reinado de Fernando VI, entendiendo dicho período mucho más allá de una etapa bisagra entre dos largos reinados. Sobre este punto tenemos que destacar los trabajos del profesor José Luis Gómez Urdáñez, centrados tanto en la figura de Ensenada y su proyecto reformista[24] como en el reinado de Fernando VI[25]. Dentro de esta etapa, incluso se ha destacado el contraste de la fase final de Ensenada como eje del gobierno real y los años posteriores a este, en los que se procuró dar un sentido diferente a la política real de la Monarquía tanto interna como externamente[26].

La Historia Atlántica[27] ha tomado un nuevo sentido más allá de un entramado relacional que solo implicaba a actores, objetos e ideas entre las costas de Europa, África y América para profundizar en una circulación que conectaba dicho espacio con Asia y el Pacífico[28] siguiendo el movimiento mundial de plata y mercancías que ponía a las Indias en un eje central en cuanto a la producción del metal precioso[29]. El protagonismo del comercio oriental en el mundo hispánico tuvo como espacio privilegiado el océano Pacífico, el cual ha sido renombrado y analizado más precisamente como lago indiano[30], destacando la interacción e importancia de los

[24] GÓMEZ, 1996 y 2017.
[25] GÓMEZ, 2001 y 2019.
[26] Sobre este período véanse los trabajos de Diego Téllez Alarcia: TÉLLEZ, 2008, 2010 y 2012.
[27] Sobre este concepto remito al clásico trabajo de John Elliott: ELLIOTT, 2001. Sobre el Atlántico como espacio histórico no debemos dejar de destacar a Antonio Rumeu de Armas así como a Guillermo Céspedes del Castillo como figuras relevantes de la historiografía española en dicho tema.
[28] Sobre la preponderancia de Oriente en la economía mundial de la Edad Moderna véase FRANK, 2008.
[29] BONIALIAN-HAUSBERGER, 2018: 197-244.
[30] BONIALIAN, 2012.

actores americanos en la creación y extensión de una "ruta de la seda oceánica" que recorría todo el continente[31].

Desde la publicación de la obra clásica de Schurtz sobre el Galeón de Manila, los historiadores han proporcionado nuevos enfoques y temas[32] relacionados con la Carrera del Pacífico. No obstante, a pesar de la multiplicación de estos trabajos todavía sigue siendo necesario contar con monografías renovadas sobre el tema. En esta línea de trabajo sobresale el nombre de Carmen Yuste, quien se ha dedicado al estudio del comercio transpacífico y a la presencia e influencia novohispana en el mismo[33]. Al mismo tiempo la perspectiva económica de las islas cuenta con una menor actualización menor si nos centramos en el tema concreto del proyectismo insular y su aplicación para las islas. Entre los trabajos de obligada consulta no podemos dejar de mencionar el que dedicó la profesora Lourdes Díaz-Trechuelo a la Real Compañía de Filipinas de 1785[34]. Tomando esta idea de la economía del archipiélago y su relación con la fiscalidad regia no podemos dejar de mencionar la obra de Luis Alonso Álvarez, quien ha puesto en cuestión que Filipinas fuera una gobernación y capitanía general deficitaria durante la Edad Moderna[35].

Paralelamente a esta relevante presencial comercial fue necesario un dispositivo defensivo que lo protegiera. Así, contamos con trabajos actualizados en este sentido centrados en la vertiente occidental americana y su sistema portuario[36] cuya culminación pareció tener lugar con el puerto y apostadero de San Blas en la década de 1760, pero sin reducir a una mínima expresión la reorganización y atención dedicada en las décadas precedentes a toda esa extensísima costa y el enorme desafío que representaba su vigilancia y defensa. De ahí que las islas Filipinas fueran consideradas desde el primer momento de su incorporación a la Monarquía Hispánica el primer antemural que protegía el acceso de los enemigos a las Indias hispánicas desde la ruta de Oriente.

Este reposicionamiento asiático no ha sido ajeno al tratamiento de la presencia hispánica en las islas Filipinas. En el caso concreto que abordamos contamos con monografías de referencia para conocer el gobierno de las islas durante el período en el

[31] BONIALIAN, 2014.
[32] Desde la perspectiva material del comercio del Galeón de Manila podemos destacar RUIZ, 2012.
[33] YUSTE, 2007.
[34] En este trabajo la profesora Díez-Trechuelo dedica unas primeras páginas a los antecedentes que se dieron hasta la culminación del proyecto en época de Carlos III.
[35] ALONSO, 2009.
[36] PINZÓN, 2011.

que el marqués de la Ensenada fue secretario de Marina e Indias[37]. Sin embargo, se trata de trabajos de carácter específico en cuanto al estudio del gobierno de las islas al centrarse en los años en los que los gobernadores ejercieron como tales en el archipiélago. Por lo tanto, carecen de una visión de conjunto en la que las directrices hechas desde la Corte y, más concretamente, las que implicaron a Ensenada se plasmaran en las islas como una aproximación reformista que abarcara más de un gobernador. Este es un aspecto que todavía está por tratar en la producción historiográfica ya que, aunque contamos que dichas obras de referencia, necesarias a todas luces por el detalle que aportan desde la perspectiva de la gobernación de las islas, todavía nos faltan visiones de conjunto que abarquen períodos un poco más amplios para poder tener una perspectiva más completa de la acción y del impacto que desde la Corte se podía ejercer sobre el archipiélago, y no únicamente por mano de los gobernadores y capitanes generales nombrados para el cargo.

Todo este repertorio acumulado, mucho mayor que las puntualizaciones esenciales aquí hechas, nos aporta un rico contexto pero no cuenta con un trabajo en profundidad que se ocupe de la actividad y acción de gobierno por parte del marqués de la Ensenada en lo que respecta a Indias y más particularmente a la relación de islas Filipinas dentro de la política americanista definida durante los años en los que él fue Secretario de Marina e Indias. Esta ausencia historiográfica es la que hemos procurado cubrir con nuestro trabajo, reuniendo todos esos temas que rodeaban al período y al protagonista pero que no se habían puesto en relación a través de su figura como actor de relevancia en los asuntos indianos. Vacío que se hacía más notable en la atención prestada a las islas ya que contamos con monografías dedicadas a los períodos de gobierno ocupados por los gobernadores, pero no contamos con trabajos que traten la acción de gobierno y el reformismo en las islas para este período concreto y desde la perspectiva de Ensenada como actor institucional y máximo responsable de la política indiana.

-Estructura de la investigación.

Nuestro trabajo se centra en el estudio de la política americanista que desplegó el marqués de la Ensenada para las islas Filipinas. Para entender dicho "despliegue"

[37] ORTIZ DE LA TABLA, 1974; GARCÍA GONZÁLEZ, 1976; RODRÍGUEZ CASADO, 1976.

debemos detenernos, primero, en los cauces por los que discurría el gobierno de las Indias en la Corte que, desde la llegada de Felipe V al trono, estuvo marcado por la relación entre dos instituciones: el Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias. A este factor institucional habría que añadir el del propio contenido de la política americanista de Ensenada: el papel que jugaban las Indias dentro del proyecto del marqués así como las decisiones tomadas por este en cuanto al gobierno indiano. De esta parte nos hemos ocupado en los capítulos segundo y tercero, precedidos de otro en el que contextualizamos el reformismo y la relación de este con las Indias durante las primeras décadas del siglo XVIII. Ambos capítulos constituyen el primer bloque de nuestro estudio, siendo el segundo el de mayor extensión y centrado en la política ensenadista para las islas Filipinas.

Dentro de todos aquellos aspectos que pudieron definir una política concreta para las islas impulsadas por el marqués, nos hemos ocupado, por su significación, en dos de ellas. En primer lugar, sobre el proyectismo dedicado al archipiélago, analizando el de origen peninsular (capítulo 4) y, seguidamente, el que se generó en las islas y al que más atención se dedicó desde el ámbito cortesano y por parte del propio Ensenada (capítulos 5 y 6). La importancia de este tema se debe al interés que suscitó durante mucho tiempo la transformación económica de las islas y la imagen que guardaron como depósito de una potencial riqueza que había que liberar. Asimismo, la relación de este contemplado potencial se podía traducir, y así se esperaba, en un aumento de recursos originados en las islas que pudieran aplicarse a su gobierno y defensa e incluso que pudieran ofrecer algún aporte directo a las arcas reales sin depender del nexo novohispano traducido en el situado.

En segundo lugar, no podíamos dedicar un trabajo al estudio de la política americanista de Ensenada para las Filipinas sin tratar el principal elemento definitorio de las islas durante la Edad Moderna: el sistema del Galeón de Manila. Para ello, al igual que el tratamiento que hemos dedicado al proyectismo, hemos atendido a los cambios que se produjeron en el comercio transpacífico durante la primera mitad del siglo XVIII (capítulo 7) para después ocuparnos del ámbito de su intervención sobre el mismo y qué impacto produjeron determinadas directrices (capítulos 8 y 9).

Debemos precisar que no hemos realizado un estudio de la labor de gobierno en las islas a través de los gobernadores y capitanes generales que ocuparon dicho cargo, el marqués de Ovando (1750-1754) y Pedro Manuel de Arandía (1754-1759), durante los años en los que Ensenada ocupó la Secretaría de Marina e Indias (1743-1754), sino que

nos hemos ocupado de aquellas directrices que definieron una política americanista para el archipiélago por su parte en relación a los temas ya destacados. Por tanto, el tratamiento de la labor de los gobernadores ha sido incluida en la medida en la que estos representaban la parte más visible de la aplicación de dicha política para las islas. Hasta qué punto lo lograron es un indicativo del éxito o fracaso de esa forma de entender el archipiélago en su relación con el resto de la Monarquía dentro del proyecto ensenadista.

* * * * *

Por último, no podemos terminar estas líneas sin destacar la base documental en la que se apoya esta investigación. Principalmente el mayor volumen de documentación consultada pertenece al Archivo General de Indias (de Sevilla), a la sección de la Audiencia de Filipinas. La digitalización del material nos ha proporcionado una gran ayuda a la hora de facilitar nuestro investigación. El peso de esta estaba agrupado en los expedientes cuyo contenido es muy rico y diverso, ya que suelen acumular los pareceres, consultas e intervenciones de las partes implicadas durante todo un proceso. Así, han resultado el núcleo de la investigación en los capítulos sexto, séptimo, octavo y noveno. En estos se suceden cartas de gobernadores, del Cabildo secular de Manila, consultas, bandos y decretos de ámbito local, pero también el parecer de los miembros de la Real Audiencia de Manila así como el de esta reunida bajo Real Acuerdo. A su vez, toda esta producción del contexto filipino, se ha complementado con las decisiones, anotaciones y consultas que, al tenor de las cuestiones suscitadas, se producían en el contexto institucional indiano de la Corte, como Reales Cédulas e instrucciones, también de sumo interés para completar nuestro trabajo.

Otra de las colecciones importantes consultadas ha sido la *Miscelánea* de Manuel José de Ayala en la Real Biblioteca del Palacio Real (de Madrid), una fuente con material muy interesante y agrupado en varios tomos manuscritos. Como su propio nombre indica, esta obra de compilación llevada a cabo por el que fuera archivero de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias ofrece al investigador una enorme variedad temática. Exige, por ello, una importante labor de selección que hemos procurado reflejar en nuestro trabajo tomando y tratando aquellos textos cuyo contenido nos daba unas enormes posibilidades para enriquecer, primero, el contexto del reformismo comercial en las primeras décadas del siglo XVIII y, segundo, brindarnos

en algunos puntos más concretos el apoyo necesario a la hora de desarrollar el contexto reformista más próximo a la figura de Ensenada.

Pero es en el apartado proyectista del que más hemos extraído de la *Miscelánea* de Ayala. Esta aportación documental, no se ha hecho únicamente como una muestra acumulativa o una sucesión de ejemplos, sino que nuestra intención es demostrar cómo la producción denominada proyectista tuvo una relevancia mucho mayor de la que hasta ahora se ha querido poner de manifiesto, en la misma línea que otros autores ya dejaron constancia de ello. Esto, precisamente, nos transmite la propia obra de Ayala en la que el afán compilador de su autor no solo se debía a un interés y curiosidad personal, sino que su labor había sido designada por la Corona y, por tanto, el resultado de su trabajo podía llegar a superar la esfera de su cargo. Por lo tanto, el trato debido a esos memoriales, arbitrios y proyectos, no fue inferior al que se pudo dar a las consultas del Consejo de Indias o a las Reales Cédulas que se desprendían de estas o de la Secretaría de Marina e Indias. Por tanto, debemos tener presente esta importancia que, si ya era debida entonces por parte de los contemporáneos, no debe escapar al investigador contemporáneo.

Además, este tipo de documentos pueden proporcionar un hilo mucho más denso del que seguir tirando como la influencia que otros textos pudieron tener sobre sus autores; el acceso que estos mismos pudieron tener a determinada documentación y materiales; su mayor o menor proximidad a los focos institucionales e incluso su propia inserción en órganos de gobierno desde los que facilitar la circulación o difusión de sus manuscritos; la utilidad que quisieron imprimir a sus producciones y si esta estaba relacionada con unos objetivos declarados u omitidos. Todo esto nos habla del papel que tuvo el proyectismo dentro de una cultura política concreta como fue la que se dio en la Monarquía Hispánica, en diferentes niveles o escalas, a la hora de definir una política americanista para la las Indias y los intereses, tanto particulares como grupales, que se hallaban detrás.

Destacando esa labor de digitalización, también hemos tenido ocasión de apoyarnos en algunas obras a través de la Biblioteca Digital Hispánica, perteneciente a la Biblioteca Nacional. En este repositorio hemos podido encontrar obras impresas digitalizadas que nos han permitido completar, especialmente, el planteamiento del proyectismo peninsular para las islas Filipinas durante la primera mitad del siglo XVIII correspondiente al capítulo cuatro, permitiéndonos ofrecer una secuencia más completa a lo largo de las cuatro primeras décadas llenando aquellos años que parecían silenciarse

y contrastando las ideas contenidas entre unas obras y otras, destacando tanto su continuidad como su abandono, renovación o recuperación. Junto a todo este volumen de material revisado y estudiado no han faltado otros documentos pertenecientes al ya citado Archivo General de Indias, como son los cedularios, de la sección Indiferente General.

1. Los Borbones y la América española en la primera mitad del siglo XVIII: los pilares del reformismo borbónico

La llegada de Felipe V al trono de la Monarquía Hispánica dio inicio a un período en el que no solo tuvieron continuidad una serie de reformas iniciadas en las décadas anteriores, quizá con algunos cambios en su forma pero no muy distantes en el fondo, sino que además se quiso reimpulsar la presencia internacional del poder de la Monarquía después de la Paz de Utrech (1713-1715) volcando la importancia de esta dimensión mundial sobre los dominios de ultramar. Estas tuvieron una incidencia mayor, tanto desde un plano teórico como práctico, en dos aspectos fundamentales: las Indias españolas y la Real Hacienda. En este capítulo nos hemos interesado por tratar ambos no de manera aislada o independiente cada uno del otro, sino viendo precisamente la relación entre ambos: qué recursos podían aportar las Indias a la Real Hacienda y cómo se entendía y abordaba esta conexión. Los dos planos desde los que veremos esa conexión serán el reformismo aplicado y las propuestas teóricas que, en el marco de este, se formularon durante las primeras décadas del siglo XVIII.

Debemos tener presente el concepto de equilibrio por ser un principio central de la geopolítica mundial del siglo XVIII y, por lo tanto, tener la capacidad de dotar de un sentido general a los acontecimientos que forman parte de esta primera mitad larga del siglo XVIII. Esta fue una situación *de facto*, pero deliberada, nacida a raíz de la Paz Utrecht que, aunque no la ordenó y sancionó como tal, sí pareció otorgarle cierta validez como punto de partida para las potencias pujantes en los mares como Gran Bretaña, Francia y España respaldadas por sus imperios ultramarinos. Prueba de esta visión es la percepción que tenían los propios contemporáneos de los hechos. Así hacía notar el marqués de Esquilache la preocupación del rey Carlos III ante la ruptura del equilibrio por las victorias inglesas sobre Francia en la Guerra de los Siete Años: "no puede S.M. mirar con indiferencia lo mucho que ofenden estas conquistas al equilibrio en aquel Nuevo Mundo, que se estableció por la Paz de Utrecht, siendo el príncipe más interesado en él conforme a la gran parte que le toca"[38].

El recurso que se hizo al proyectismo en estos años va mucho más allá de la mera acumulación anecdóticamente histórica de su contenido. El valor de los escritos de este tipo nos sirven como un aporte sumamente interesante para completar el contexto reformista en el que se tomaron determinadas decisiones y para comprender que los

[38] Carta dirigida por el marqués de Esquilache a Félix Abréu, ministro español en Londres. Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 4266, citado en JOVER, 1999: 98.

cambios derivados de estas no tuvieron, en la mayor parte de los casos, un sentido indiscutible. A esto hay que añadir que su contenido, por lo que tenían de escritos descriptivos en cuanto a la realidad que procuraban transformar, nos aportan también información sumamente útil de la que podían manejar sus propios autores, así como el flujo de conocimiento que, en estas materias de la alta administración de la Corona como era el comercio con las Indias y su relación con la Real Hacienda, se daba a la hora de arropar, apoyar o desaceitar los propios escritos generados por la burocracia del aparato administrativo como consultas, informes o escritos de relatores. De tal forma que la selección que hemos hecho de este tipo de materiales se enmarca en unos años muy concretos, entre 1700 y 1730, cuando se definió la línea de actuación de la Corona y sus secretarios en relación a los temas del comercio indiano, la fiscalidad comercial y la Marina.

Por tanto, estos escritos no suponen un añadido ocasional, sino que nos ofrecen un panorama más amplio y al mismo tiempo más rico en matices en cuanto a una simple exposición de hechos, destacando el trasladado de la Casa de la Contratación y el Consulado de Sevilla a Cádiz en 1717 y la promulgación del Proyecto de 1720 para el sistema comercial de ultramar, sobradamente conocidos pero no sujetos únicamente a la documentación oficial de las instituciones encargadas de su tratamiento. En este caso no tratamos este tipo de memoriales desde la dicotomía arbitrismo-proyectismo, como tradicionalmente se ha a asignado a cada uno un espacio cronológico, precediendo el primero en el siglo XVII al segundo en el XVIII, sino que, dejando a un lado la connotación rupturista que se ha fijado a la oposición entre ambos términos, debemos tomarlos como una producción continua en la que con el cambio de siglo siguió predominando aquello que Maravall expuso como condición principal en el origen de este tipo de fuentes[39]:

> En primer lugar, no se producen ya sólo perturbaciones económicas y sociales, sino que el hombre adquiere conciencia comparativa de esas fases de crisis. En segundo lugar, hay un cambio –que podemos apuntar en la herencia del cristianismo medieval y del Renacimiento en virtud del cual ese hombre con conciencia de crisis nos hace ver que ha venido a ser otra su actitud ante el acontecer que presencia, y que frente a la marcha adversa o favorable de las cosas no se reduce a una actitud pasiva, sino que postula una intervención. El modelo de este modo de comportarse procede seguramente del ejemplo

[39] MARAVALL, 1975: 59.

> de los médicos y cirujanos […]. Es un tiempo en que se inquiere sin descanso sobre los fenómenos críticos que se experimentan, se escribe una y otra vez sobre ellos, sobre la manera de poner en mejor camino los negocios de la monarquía.

Sería, por tanto, la presencia de una conciencia comparativa unida a una actitud de intervención ante los acontecimientos. Supondrían estos, dos elementos que impregnarían toda esta corriente manuscrita e impresa y en la que se advierte, más que su distanciamiento, su continuidad, una actitud de fondo constante que se preservaría por encima de las formas y condiciones que rodearan a los autores de dichas obras, ya estuvieran estos completamente inmersos en los mecanismos de la administración y el gobierno de la Monarquía o fueran vasallos más distanciados de ese ámbito de actuación.

Parte I. Utrecht y el equilibrio de los imperios (1714-1739).

La guerra de Sucesión es hoy día un acontecimiento histórico bien conocido por la historiografía[40], tanto por lo que se refiere a sus causas como a sus consecuencias. No es ninguna novedad el afirmar que los principales campos de batalla se encontraron en Europa, donde precisamente por esta razón se movilizaron más recursos y se encontró allí el destino de los mismos. Pero si el escenario principal fue el europeo, no es menos cierto que muchas de las cuestiones por las que se luchaban concernían a las Indias españolas, sobre las que permanecían atentos los intereses ingleses y franceses principalmente. Sin duda, la conservación de las posesiones americanas había sido uno de los temas a los que más atención prestaron los sucesivos gobernantes del reinado de Carlos II, marcando una línea que iba a tener continuidad en el reinado de Felipe V.

Con el cambio de siglo, la Monarquía Hispánica y el resto de rivales europeos se encontraron en una encrucijada. La ausencia de un heredero directo de Carlos II y el problema de su reemplazo a través de la designación de un sucesor, que en el pensamiento de políticos y juristas españoles sólo debía concernir a la decisión del rey, hizo que la política de sucesión dinástica fuese seguida con la mayor atención por el resto de monarcas europeos. Los más interesados eran Francia y Austria, cada uno con su candidato, Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, y el Archiduque Carlos de Habsburgo, hijo del emperador Leopoldo I respectivamente. Ambos monarcas habían sido los principales promotores de los tratados de reparto[41], contando con el acuerdo de otras potencias como Inglaterra y Holanda. La decisión más "salomónica" a la que pudieron llegar fue la designación de José Fernando de Baviera como sucesor. Sin embargo, esta solución se esfumó antes siquiera de poder hacerse efectiva por la muerte del niño-candidato en 1699. La decisión final del rey, conocida en noviembre de 1700 después de su muerte, fue la de reconocer a Felipe de Anjou como heredero pensando que el poder que había conseguido Luis XIV sería suficiente para conservar en su integridad la Monarquía Hispánica.

[40] La cuestión ha sido abordada con amplitud en las últimas décadas, sin embargo sigue siendo una referencia inevitable KAMEN, 1974; entre otros títulos mucho más recientes podemos destacar ALBAREDA, 2010; ALBAREDA (ed.), 2015; un tema estrechamiento relacionado con la Guerra de Sucesión como fueron los tratados de reparto protagonizados por las potencias europeas también ha tenido un tratamiento reciente RIBOT-IÑURRITEGUI (eds.), 2016; desde la perspectiva americana también ha sido una cuestión abordada recientemente ESCAMILLA-SOUTO-PINZÓN (coord.), 2015.

[41] RIBOT-IÑURRITEGUI (eds.), 2016.

Una vez aceptado el testamento del difunto rey, Felipe de Anjou, asistido por consejeros de su abuelo, puso rumbo a España para tomar posesión de todos sus reinos. Como sabemos, no fue tarea fácil por los casi más de diez años de guerra que se sucedieron entre 1701 y 1711, fecha esta última del primer intento de negociación entre Inglaterra y Francia. La situación para España era muy compleja, debido a que la guerra había dado lugar, a su vez, a un conflicto civil en el que las lealtades dinásticas disputadas se mezclaron con la defensa de los fueros, leyes y privilegios de los diferentes territorios que conformaban la Corona de Aragón. En este marco, la victoria de Felipe V iba a tener consecuencias interiores y exteriores. Las primeras, impuestas por una nueva forma de entender la relación entre el monarca y sus territorios pero que integraban cuestiones de fondo que venían desarrollándose desde el siglo XVII[42]; las segundas, asumidas con resignación ante la mirada de los poderes europeos rivales, los cuales negociaron más de una vez en nombre de España, como hizo Luis XIV sin el consentimiento de su nieto.

Por lo que respecta a las Indias, la guerra produjo una situación de extrema debilidad en las comunicaciones atlánticas o, mejor dicho, vino a agravar una situación ya de por sí complicada. La segunda mitad del siglo XVII había dejado a las fuerzas navales casi en un estado de inexistencia y la Carrera de Indias se había visto reducida en todos sus principales componentes hasta un estado de postración que había afectado a la frecuencia de los viajes y, por ello, de las ferias, así como la reducción de la plata que recalaba en Sevilla[43]. La debilidad era notoria cuando en las flotas de 1691 la participación española apenas superaba el 5% de la carga que transportaron[44]. Hay que tener presente el cambio que se vivió en el Caribe a lo largo del siglo XVII, que pasó de ser un mar interior a un mar "internacionalizado" y en disputa. Esto nos permite hablar del desarrollo de canales ilegales de salida de plata de las posesiones españolas y nos obliga a matizar la afirmación de una crisis general minera para el periodo. Sin duda, a la llegada del nuevo rey, los recursos disponibles estaban muy mermados, pero durante los años de guerra existieron todavía posibilidades para mantener el gobierno, tanto en la Península como en las Indias, a costa, claro está, de un gran sacrificio.

[42] GUILLAMÓN, 2010: 119.
[43] Pueden verse matizaciones a esa supuesta decaída o depresión comercial en GARCÍA FUENTES, 1980; MORINEAU, 1985.
[44] GARCÍA-BAQUERO, 1995: 111-112.

Es significativo señalar que las Indias en su conjunto se mantuvieron leales a Felipe V[45] sin atisbar ningún momento de duda, lo que resultó enormemente importante para mantener las posesiones indianas unidas entre sí y con la Península. Solo hubo una excepción de revuelta austracista, la proclamación del conde de Antería de lealtad al pretendiente austriaco en Caracas en noviembre de 1702 respaldado por ingleses y holandeses desde Curaçao y con otros sectores de la población. Sin embargo, no entrañó graves dificultades para las autoridades caraqueñas que rápidamente se hicieron con el control de la situación[46]. Esta vinculación en bloque a una de las causas dinásticas podemos encontrarla en el resguardo que pudo representar la defensa de Felipe de Anjou para los intereses y privilegios que las élites americanas obtuvieron en las décadas anteriores.

Este sacrificio se materializó en la renuncia forzada al monopolio y la hegemonía. Dicho quebranto se tradujo en la necesidad del apoyo naval francés como escolta para la plata americana, así como posible fuerza de choque contra las potencias enemigas en aguas americanas. Pero los privilegios para los buques franceses no se quedaron ahí. En 1702 les fue concedido el permiso para introducir esclavos africanos en los territorios indianos, un privilegio que los franceses aprovecharon al máximo de tal forma que introdujeron de manera ilícita por este mecanismo gran número de mercancías y manufacturas que inundaron los mercados. Al mismo tiempo, para evitar la interrupción del comercio, se abrió la ruta del Cabo de Hornos por los buques franceses. Comerciaron con todos los puertos de Perú y Chile, ocupando en Valparaíso y Concepción los primeros puestos. Los beneficios que los comerciantes franceses obtuvieron rondaron por lo menos los 100.000.000 de pesos y su comercio constituyó el 68% del comercio exterior del Perú[47]. Si los intentos de movilización austracista en Indias no revistieron especial relevancia, no podemos decir lo mismo de las acciones bélicas. La guerra tuvo tres escenarios destacados en América. El primero fue la acción del corso español en el Caribe y las costas norteamericanas, dando muestras de su eficacia. El segundo fue la resistencia española en Florida que, si bien impidió la conquista inglesa, se saldó con la destrucción de un gran número de misiones franciscanas. Y el tercero fue la captura de la Colonia de Sacramento en 1705, foco

[45] No así en la Península, donde la división fue más notable LEÓN, 1997: 43-78.
[46] NAVARRO, 1990: 21.
[47] Ibídem: 114-115.

importante de contrabando, que tuvo que ser devuelta a Portugal ante la presión inglesa en 1715[48].

Estas decisiones adoptadas como medida de urgencia y seguramente pensadas como un recurso temporal, se convirtieron en los principales puntos de negociación de la paz entre España e Inglaterra. Esta última consiguió que las concesiones hechas al monarca francés pasaran a manos británicas desde 1714. Las cláusulas que España tuvo que reconocer fueron la concesión del Asiento de Negros por el que los ingleses, mediante la constitución de una compañía (*South Sea Company*), introducirían esclavos en las Indias españolas. Junto con el asiento se les permitió la introducción de mercancías, con el Navío de Permiso, por una cantidad de 500 toneladas, posteriormente ampliadas. Aparte de esta nueva situación para las Indias, la Monarquía Hispánica tuvo que aceptar el reparto de todas sus posesiones europeas, así como la pérdida de Gibraltar y Menorca que pasaron a manos británicas.

La paz de Utrecht, como conjunto de los diferentes tratados firmados, iba a definir una situación para España que no se alteraría hasta la década de 1740. Es cierto que hubo intentos de revisar lo dispuesto entre España y el resto de países involucrados y así lo hizo ver la actitud de Felipe V y de otros protagonistas de la política española como Giulio Alberoni o el duque de Ripperdá en los primeros años de reinado posteriores a 1714. Sin embargo, no es hasta 1733, con la firma del Primer Pacto de Familia, cuando se define una de las máximas seguidas por España en su política internacional hasta 1789: la alianza con Francia como contrapeso a Gran Bretaña. Esta fue la solución principal alcanzada por España para oponerse al poder naval británico.

España, por tanto, clarificaba su política exterior al mismo tiempo que también procuraba hacerlo para las Indias de la mano de José Patiño, uno de los que mejor entendió esta relación, pues fuerte fue la conexión que hubo entre una y otras. Después de diferentes "tanteos" y frustrados intentos como los de cabo Passaro (1718) y de la Compañía de Ostende (1725)[49], en los que no había contado con el apoyo francés, la Monarquía hizo valer su posición definiendo su interés principal como el de preservar su imperio en América. Con este objetivo pretendía reservarse un papel de importancia en el conflicto de la conocida como "segunda guerra de los Cien Años"[50] que ocuparía a franceses y británicos durante el siglo XVIII.

[48] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 2009: 110-111.
[49] Sobre esta compañía se trata más extensamente en el capítulo IV.
[50] SCOTT, 1992: 443-469.

Volviendo a la política indiana, tenemos que destacar que la prioridad iba a ser la recuperación de la situación anterior a la guerra dentro del período de reconstrucción que se abría para la Monarquía en esta primera mitad del siglo XVIII. Las medidas a adoptar estuvieron encaminadas a recobrar el monopolio y la hegemonía perdidos. Para el primero no todo estaba en la mano de los responsables españoles puesto que había que esperar al vencimiento de las cláusulas de Utrecht o, en una opción más radical, hacerlas desaparecer por la fuerza, lo que supondría un enfrentamiento directo con Gran Bretaña. Y por lo que se refiere al segundo, las posibilidades eran demasiado ilusorias y España asumiría el equilibrio americano entre las tres potencias atlánticas. Y para ello no hubo mejor garantía que la intromisión legal inglesa, reconocida por el Tratado Preliminar firmado entre España e Inglaterra el 27 de marzo de 1713, afirmando en su capítulo 13 que el monarca español prometía no conceder permiso o licencia alguna a tercero bajo ninguna razón, pretexto o excepción y "*Su Majestad Católica hará restablecer el referido comercio en conformidad y en pie de los antiguos tratados y leyes fundamentales de España tocantes a las Indias*"[51].

Este fue un importante condicionante que, unido a determinadas corrientes reformistas partidarias de la continuidad en el sistema comercial atlántico, definieron el gobierno económico de la primera mitad del siglo XVIII en la Carrera de Indias. En este sentido, a una determinada orientación interna se unió una importante imposición externa de la que, como se demostraría más adelante, sus benefactores no estarían dispuestos a renunciar sin plantear batalla, y esta se manifestó en todas sus consecuencias diplomáticas, militares y comerciales.

1.1. La Real Armada y las Indias.

Durante el reinado de Felipe V fueron adoptadas una serie de medidas significativas. La primera fue la que tuvo mayor trascendencia si cabe, ya que iba a transformar la administración y los mecanismos de gestión utilizados hasta el momento. Se trataba de la creación de las Secretarías de Estado y del Despacho en 1714. Entre ellas la de Marina e Indias, la cual tuvo a lo largo del siglo XVIII la mayor responsabilidad en los asuntos indianos. Consecuencia de la Nueva Planta que introdujo Felipe V, nos interesa destacar que desde ese momento el titular de la misma iba a obtener un gran poder

[51] Citado en PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 270-271.

decisorio en su ramo, gozando, por tanto, de capacidad ejecutiva, dejando al Consejo de Indias mutilado de gran parte de sus atribuciones aunque conservó el papel de gran tribunal de asuntos indianos[52]. Se buscó de esta forma verticalizar la toma de decisiones, algo en lo que también influyó la adopción de la "vía reservada", una vía de comunicación directa entre los responsables del gobierno de América y Filipinas sin la obligación de consultar al Consejo de Indias. El primer titular fue Bernardo Tinajero, pero fueron José Patiño y el marqués de la Ensenada los más representativos durante la primera mitad del siglo XVIII. Aunque no deja de ser cierto que el esquema planteado en la evolución de esos cambios administrativos no fue unidireccional ni gozó de un componente triunfal desde su introducción. Su éxito estuvo más relacionado con la adaptación a viejas estructuras y a una compleja relación de paridad-predominio con las instituciones antiguas[53].

La creación de esta Secretaría nos da una muestra de las prioridades de los Borbones en su política indiana: comercio y defensa representaban dos eslabones de una misma cadena. La acción de gobierno durante los primeros años del reinado de Felipe V fue muy activa centrando la atención en la creación de la Real Armada y la reorganización del comercio con las Indias.

El tema de la Real Armada tuvo una importancia capital al poner de manifiesto la capacidad administrativa del Estado fiscal-militar[54] debido al enorme volumen de recursos materiales y humanos que movilizaba, y al crecimiento de las armadas en mayor medida que los ejércitos de tierra durante el siglo XVIII. El poder naval era una herramienta necesaria para la Monarquía porque con él defendía tanto los territorios americanos como las vías marítimas de comunicación y los mercados. Unos mercados en los que, por la modalidad del comercio americano, si no había una expansión continuada a costa de un descenso de los beneficios era necesario restringir la competencia[55]. Para ello, ingleses, españoles y franceses no dudaron en utilizar la fuerza si era necesario, unos para mantener su cuota y otros para aumentar la suya.

España adolecía de problemas significativos de equipamiento naval: la ausencia de infraestructuras como arsenales y astilleros, carencia de materias primas y falta de mano de obra, desde oficiales y marineros hasta administradores. La primera colaboración de importancia en este sentido fue la mantenida entre Alberoni y José

[52] Sobre este tema profundizamos más en el capítulo II.
[53] Véase el capítulo II.
[54] Sobre este concepto véase GONZÁLEZ ENCISO, 2009; TORRES SÁNCHEZ, 2013.
[55] BERNAL, 2005: 466-467.

Patiño. Por obra del segundo se fundó la Academia de guardas marinas, escuela principal para la formación de oficiales, entre 1717 y 1718, encaminada a la profesionalización del estamento militar que venía produciéndose en Europa desde mediados del siglo XVII[56]. El poder de Patiño se debía a su nombramiento como intendente general de la Marina y presidente del Tribunal de la Contratación en 1717. El trabajo que desempeñó tuvo continuidad procediendo a la remodelación del cuerpo general de los oficiales, la creación del de los administradores como entidad general del Ministerio, la reglamentación de la infantería y la artillería de Marina y la institución de la Contaduría de Ordenación y la Contaduría de la Marina. Pero más allá de la redacción de nuevas normas y reglamentos para el funcionamiento administrativo de la Marina, lo que más impulsó fue la construcción naval. Sin embargo, esta tarea requería de gran paciencia y planificación a largo plazo, algo con lo que Alberoni no contaba pues instó a Patiño a preparar las expediciones de Cerdeña y Sicilia, cuyo resultado fue un rotundo fracaso. El intendente general de Marina, apartado del poder por breve tiempo, volvió a la actividad en 1719 después de la caída de Alberoni. En esta segunda etapa completó la base administrativa en la que venía trabajando: ordenanzas de sueldos de 1720, las de los arsenales en 1723 y la promulgación de las ordenanzas e instrucciones generales para el cuerpo del Ministerio de la Marina. Paralelamente el trabajo también se hizo notar en los astilleros de Guarnizo mediante el apoyo a la labor desempeñada por sus directores, primero Gaztañeta y luego Campillo[57].

El ascenso definitivo de José Patiño a las cotas más altas de poder tuvo como preludio una segunda interrupción durante el ministerio de Ripperdá. En mayo de 1726 fue designado secretario de Estado de Marina e Indias, nombramiento al que se añadió desde noviembre al de secretario de Estado de Hacienda. De esta forma no sólo podría controlar la política naval, sino que también tendría acceso a los recursos que pudiera destinar a la misma. Prosiguió la institucionalización de la Armada Real con la creación de los tres departamentos marítimos con sedes en Cádiz, Cartagena y El Ferrol que, desde 1732, pasaron a ser puertos de amarre. Además de esta condición, las sedes de los departamentos contaron con administradores e intendentes a la vez que se desarrollaban como los principales astilleros de la Península. A partir de este momento, el secretario de Marina e Indias pudo disponer del tiempo necesario para reconstruir físicamente la Armada. Este empeño dio sus frutos en diez años, entre 1726 y 1736, en los que logró

[56] ANDERSON, 1990: 178.
[57] OZANAM, 1985: 459-461.

reunir más de cincuenta buques de guerra, entre adquiridos y construidos. El éxito de tamaño esfuerzo se vio recompensado doblemente, primero en la expedición a Orán en 1732 y dos años después en la conquista del reino de Nápoles y Sicilia[58]. Incluso podemos advertir en la inquietud que despertó entre los británicos la recuperación española en este ámbito como una especie de reconocimiento a una labor efectiva[59].

Las bases de la política naval fueron completadas con la aplicación de una política comercial. Como apuntábamos más arriba la máxima que se buscaba era la de la reconstrucción, tanto en un sentido material como político, de ahí que se concediera gran importancia al restablecimiento de una versión revitalizada del monopolio comercial. No se trataba de una idea única, dentro del espectro reformista había margen suficiente entre las soluciones nuevas y las experiencias pasadas. Desde muy atrás ya se hacía ver la necesidad de un nuevo sistema comercial no necesariamente basado en la continuidad del fundado pero, más allá de las propuestas alternativas, debemos señalar aquellas que tuvieron un resultado más tangible y que no solo se quedaron sobre el papel.

El primer intento por asentar una nueva política comercial entre España y las Indias se produjo con el *Reglamento de Flotas y Galeones* de 1720. Este se basaba en la experiencia previa de las flotas enviadas a Nueva España en 1711 y 1713, ambos "Proyectos Reales" redactados por Bernardo Tinajero[60]. Pero, antes de llegar a esta fecha de 1720 tenemos que remontarnos a una anterior que igualmente podemos considerarla como un paso más en el desarrollo de la política atlántica desplegada por los Borbones y que entronca con la que había tenido lugar desde la década de 1680. Nos referimos al traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717. Dicho traslado no afectó solamente a este punto de la Carrera, sino que también incorporó el objetivo de convertir a Cádiz en la cabecera portuaria del tráfico y comunicación imperial para la Marina. Este proceso contó en su incipiente planificación con dotar al puerto de Cádiz de las condiciones necesarias para adquirir esa categoría, además de cabecera de las flotas que ya ostentaba, de departamento marítimo para la Armada, toda una labor que desempeñó el intendente general de la Marina, José Patiño, con el apoyo de los vecinos, los comerciantes y el cabildo gaditano.

[58] Ibídem: 461.
[59] EGIDO, 2002: 165.
[60] GARCÍA-BAQUERO, 1995: 120-121.

1.1.1. Cádiz: sede para un proyecto de Compañía de Comercio Universal.

Patiño, como muchos de los personajes que emprendieron una carrera dentro de la administración de la época, contó en sus inicios con el respaldo y la promoción del almirante Andrés de Pez, quien fuera gobernador del Consejo de Indias en 1717 y después, en 1721, secretario de Marina e Indias[61]. Gran impulsor de toda la obra en relación a Cádiz y que llevaría a cabo Patiño como su continuador. Sin embargo, la dimensión gaditana que inspiraba a estos hombres pudo haber contado con un elemento más. Junto con la referencia de Cádiz como puerto único, fue estudiado un proyecto que además centralizaría la actividad comercial y naval en dicha ciudad mediante la creación de una Compañía Universal de Comercio. El estudio de esta medida se realizó a través del informe de Manuel García de Bustamante, miembro del Consejo de Indias, que presentó el 1 de octubre de 1701 y que Pez retomó. La idea de la Compañía se basaba en otras que habían sido manifestadas en el último tercio del siglo XVII[62]. Los precedentes de este tipo de Compañías se encontraban en las creadas por los holandeses y que, debido a su éxito, inspiraron "recetas" para su aplicación en el conjunto de la Monarquía Hispánica.

Según la tesis de Hierro Anibarro, la compañía comercial en España tuvo su origen en el momento en el que la Corona dejó de forma definitiva la explotación mercantil en manos de sus súbditos, a pesar de llegar a contar con los fondos para su explotación directa, en lo que se definió como "monopolio múltiple" en el cual apareció como un particular más, reservándose privativamente el comercio del mercurio y el comercio de esclavos como monopolios de la Corona. El interés, por ello, se centraría en la organización de las actividades comerciales y en su evolución[63]. La especialidad de la figura del asiento de avería[64] se encontraría jurídicamente más próxima a la de la compañía. Lo que hizo novedoso a este tipo de asiento es que no se limitó a definir un contrato comercial sin más, entre el Estado y unos particulares que asumían por entero la organización de las flotas con unas obligaciones y derechos que incluían a ambas partes, sino que entre sus puntos y cláusulas se incluían la organización interna de los asentistas a los que se les daba una personalidad jurídica propia e independiente,

[61] CRESPO, 1994-1995: 35.
[62] Ibídem: 38-39.
[63] HIERRO, 1998: 89.
[64] Sobre el asiento de avería véase el estudio clásico de CÉSPEDES, 1945; y el trabajo de VAS-LUQUE, 2004.

representados a través de un órgano administrativo elegido por todos ellos. Así el capital privado acabó encargándose de esta parte de la organización del tráfico comercial entre España y sus Indias a cambio de un beneficio basado en un porcentaje por carga y pasaje a ultramar[65].

En un primer momento, lo que fue una aportación conjunta acabó mermándose por la protección de los intereses particulares que hacían cada una de las partes en el manejo de la avería. Solo el sistema de flotas como único medio para mantener la comunicación comercial sostenía la unión entre la Corona y los particulares, aunque nunca se logró la estabilidad del fondo de avería, el cual siempre se vio lastrado por la precariedad. Esto quiso solventarse con la creación de la Junta de Administración de la Avería y a través de la recaudación de esta de forma impositiva, pero este paso dado no consiguió resolver el problema de su capitalización. Cuando las amenazas potenciales aumentaron sobre el sistema de navegación esta forma de administrar y organizar el fondo se fue disipando, no así la idea del fondo como tal, que se transformó[66].

La solución más solvente que se pudo alcanzar fue la del asiento como ya hemos comentado, de tal forma que el fracaso inicial en el apresto de las flotas por parte del Consulado de Indias y la Casa de la Contratación sirvió para distinguir dos funciones mercantiles diferentes: el capital destinado al comercio[67] y el capital destinado a hacer posible ese comercio. Por otro lado, la Corona esperaba poder reducir el fraude imperante en la Carrera de Indias mediante esta figura del asiento ya que ahora el beneficio era para los particulares lo que posibilitaría un aumento del rigor en evitar fraudes y abusos por parte de los comerciantes del Consulado, además que el rey se libraba de los costes de estos aprestos. Sin embargo, la perspectiva de un mayor beneficio para todas las partes implicadas en el asiento no tuvo su correspondencia con la realidad, ya que el Consulado siempre desconfió de la actitud de la Corona por lo que no permitió que participantes ajenos a él se hicieran cargo de la organización de las flotas de comercio. Consideraban esto una pérdida de su monopolio por lo que junto con otros comerciantes sevillanos asumieron la práctica de estos asientos, dándoles la apariencia de una "suborganización interna del Consulado". Pero, todavía había algunos elementos que no daban a estos el viso de compañía de comercio de estilo europeo por mucho que su evolución y organización comercial los aproximaran. Entre estos

[65] Ibídem: 99-100.
[66] Ibídem: 104-105.
[67] GARCÍA FUENTES, 1997: 133-150.

elementos destacaron la falta de cuantía de capital y la duración de la actividad mercantil que no aparecían reguladas en lo que podían ser unas normas de erección en esa subtrama interna, "sino en la parte contractual del asiento"[68].

Si el asiento de avería fue la figura más aproximada a las compañías de comercio europeas en su versión hispánica habría que hacer también una distinción más. La influencia que esas compañías europeas, en este caso las que tuvieron como modelo a la VOC (Compañía Holandesa de las Indias Orientales), inspiraron en propuestas de estilo similar para su aplicación en la Monarquía Hispánica. El asiento de avería, según lo señalado, como aproximación de tendencia similar a las compañías de comercio europeas pero de raigambre hispánica, llegó a su límite sin alcanzar una forma equivalente aunque se acercara en su evolución.

Las primeras propuestas en este sentido tuvieron fecha temprana, concretamente a principios del siglo XVII. El flamenco Jorge Henin sugería en 1616 la creación de dos compañías, una para el Báltico y otra para el Atlántico con sede en Sevilla y Lisboa. Poco después, durante el valimiento de Olivares, fue la voz de los portugueses la que predominó en este tipo de proyectos, entre los que destacó Duarte Gomes Solís, quien apostaba por la formación de este tipo de compañías y que en 1628 escribía una *Alegación a favor de la Compañía de la India oriental*, con la intención de unir los comercios de Asia y América. Otro portugués, Mateo López Pereira, proponía la creación de una compañía portuguesa en Lisboa para el comercio de India, Mina y Guinea. Incluso el mismo Olivares se hizo eco de la necesidad de crear compañías comerciales en el Gran Memorial que presentó a Felipe IV en 1624[69].

Lo que en un primer momento había surgido en base a una inspiración holandesa, fue sustituido por una nueva referencia para el reinado de Carlos II, como fueron la fundación de las Compañías francesas de las Indias Orientales y Occidentales en los años 1664 y 1665, respectivamente, en el reinado de Luis XIV. Durante esos años no cesaron las propuestas y el tema fue recogido por la Junta General de Comercio de 1679[70], donde algunos de sus miembros actuaron como sus impulsores. Destacaron especialmente las que Manuel de Lira, secretario de Estado en 1685, presentó al rey Carlos II en un informe donde recogía una serie de ideas destinadas a la reforma del comercio con Indias. El foco de atención estaba puesto en el contrabando, resultado de

[68] HIERRO, 1998: 106-107.
[69] MOLAS I RIBALTA, 2004: 608-610; sobre este tema véase también BALTAR, 2002: 249-264.
[70] Ibídem: 612-614.

la exclusión de los extranjeros del comercio con Indias. Lira, en vista de la situación en la que se encontraba el monopolio español, propuso como solución la creación de una Compañía General de Comerciantes para sustituir al sistema de flotas en la que, además, no habría límite para la participación de los extranjeros. Hacía notar que el problema religioso no debería ser un obstáculo al promover una libertad de acceso y participación que casi parecía insinuar una "libertad de conciencia"[71]. Unos años después, antes de terminar la centuria, era esbozada una compañía para el comercio con las Indias Orientales ("Compañía Real de los Países Bajos de las Indias Orientales y Guinea"). La iniciativa partía ahora de los Países Bajos, todavía leales, y encabezada por Humberto Joachim de Croesen, quien actuó en representación de un grupo de flamencos. Estos fueron los verdaderos promotores de la idea, pero conservaron su anonimato durante todo el proceso de negociación con la Corona. La fecha propuesta no está clara, pero sí el año de 1691 como el momento en el que el proyecto ya estaba siendo tratado por la administración. Sin embargo, no se proyectaba como una transformación radical del comercio de la Monarquía pues respetaba el monopolio atlántico siendo su ámbito de actuación las Indias Orientales y el resto de Europa. El período de consultas que se abrió fue tortuoso e inconcluso, reiniciándose incluso en el reinado de Felipe V entre 1703 y 1705 con el resultado de su desestimación[72]. No sabemos cómo hubiese afectado a la Carrera del Pacífico, aunque en vista del respeto mostrado hacia el monopolio sevillano es seguro que el exclusivismo se hubiera mantenido entre Acapulco y Manila.

Vistos estos antecedentes es posible comprender la influencia que todavía tenía la propuesta de formar compañías de comercio y la importancia que mantenía en los debates reformistas. El proyecto que presentó Manuel García de Bustamante era una copia de otro propuesto en las diversas juntas durante las décadas de 1660[73] y 1670 cuyos lineamientos generales se centraban en constituir una Compañía Universal de Indias con sede en un puerto español[74]. Con esto queremos señalar que la materialización del traslado a Cádiz implicaba una doble vertiente de carácter tanto naval-militar como comercial. Desde luego la primera se realizó entre 1717 y 1726, durante los años de estancia de Patiño en la ciudad. Por lo que se refiere a la segunda

[71] RAMOS, 1983: XIX-XX.
[72] BUSTOS, 1999: 302-318.
[73] En esta década se propuso la creación de compañías de comercio armado con el derecho a ejercer la actividad corsaria en nombre del rey. Sería este un síntoma del aumento del comercio directo de los comerciantes europeos con la América española y la necesidad de combatirlo, mediante una fórmula que englobara tanto un nuevo modelo comercial como la capacidad armada para luchar contra la competencia ilícita. ARAGÓN, 2016: 173-205.
[74] CRESPO, 1994-1995: 38-39.

también se concretó, aunque no en la dimensión precisa que en un primer momento pudo manejar Andrés de Pez por lo que significaba el establecimiento de una Compañía Universal de Comercio. Por los términos en los que se expresaba daba a entender la inclusión de "extranjeros, amigos parciales y aliados", sobre todo flamencos e italianos, quienes hasta hace bien poco habían formado parte de la Monarquía. Otro aspecto que vinculaban a esta posibilidad era la de fomentar, o por lo menos introducir, algunos artículos de la producción nacional española como la seda o la lana[75].

Dentro del funcionamiento de la Compañía se incluía el aprovisionamiento de materiales para la construcción y el mantenimiento de una Armada. En este punto la implicación de la Corona sería notable al encargarse de la disposición y la construcción de astilleros, tanto en la Península como en América, y de obtener los suministros necesarios para ello. Los fondos de la Compañía servirían también para el pago de la "gente de mar". Preveía incluso el tráfico con otros puertos de las Indias rompiendo el monopolio tal y como había sido entendido hasta el momento, entre ellos podemos contar Buenos Aires, Honduras, Campeche, Tierra Firme o Venezuela[76]. Vemos como el Caribe era un punto de especial atención, lo que no nos debe extrañar pues fue sobre esa zona donde se ensayó primero la apertura del monopolio a otros puertos en la década de 1760.

Esa doble vertiente intentó conectarse mediante el recurso fiscal. En la idea de Patiño se encontraba el control de la plata que venía de América para, a través de algunas medidas nuevas, obtener fondos para la Tesorería de Marina, así como intentar ejercer un mayor control sobre las operaciones financieras que se daban en Cádiz como nueva sede oficial del monopolio de la Carrera de Indias. A esto se añadía en la preocupación de Patiño el conseguir una forma coherente de financiar la política naval sin recurrir al Consulado de Cádiz, sin embargo, las intenciones se vieron frustradas y el recurso que se quería evitar tuvo que ser empleado de nuevo para el mantenimiento de las armadas de guerra. A finales de la década de 1720 fue preciso reclamar de nuevo la ayuda del Consulado para hacer frente a esos gastos, de manera similar, añadía Patiño, a la práctica de otros países en las compañías generales[77]. En este sentido, el secretario de Marina e Indias venía a reconocer que no había tampoco una enorme distancia entre el funcionamiento de la Carrera de Indias y el de una compañía comercial europea en la

[75] Ibídem: 39.
[76] Ibídem: 40.
[77] CRESPO, 1996: 189-190.

relación que había entre el ordenamiento real del comercio, la organización del Consulado y la financiación del mismo. En este caso, el aporte militar correspondiente a la Corona pretendía cubrirlo el ministro con aquellos recursos proporcionados por las Indias, era esta una manera de poder aplicar un mayor control real sobre parte del destino de los caudales lo que al mismo tiempo implicaría que dicho monopolio tuviera una apariencia realmente mixta y menos dependiente de los intereses privados.

Antes de alcanzar las altas cotas de poder y cuando trabajó de cerca en los orígenes del proyecto de Pez, la doble vertiente que comentamos se manifestó en las instrucciones dadas a Patiño como intendente general de Marina. Entre los proyectos anunciados en la Real Orden de 28 de enero de 1717 se encargaba la preparación de los navíos, la vigilancia de los almacenes y los cargamentos de aquellos, el cuidado forestal como origen de la materia de la construcción naval y las carenas, además de la conservación de montes y plantíos al mismo fin. A esto se uniría, aunque sin fijar fechas o plazos la instalación de astilleros y de fábricas de pertrechos navales. Por tanto, el traslado era mucho más que una reubicación, se trataba de un proyecto múltiple y extenso de varios años de duración[78].

El intendente tendría, junto a los encargos mencionados, el del cuidado del comercio enfocado este a dos tareas principales: el destierro de abusos y la propuesta al rey de medidas para su aumento. No obstante, el cargo de intendente llevaba aparejado una mayor connotación naval-militar, por lo que para respaldar la acción del intendente en estas tareas se le encomendó un segundo nombramiento, el de presidente de la Casa de la Contratación y como no podía ser otra forma, la vinculación fiscal se hizo mediante el nombramiento de Patiño como superintendente del reino de Sevilla. Previamente a estos nombramientos Patiño había sido llamado a Madrid y en enero de 1717, se le invitó a participar en varias juntas, en presencia de Alberoni, y bajo la iniciativa de Pez. El contenido de las sesiones fue resumido por el propio Patiño en su "Exposición reservada": el sistema impositivo del tráfico y el comercio entre España y América, la recluta de marinería y apresto de navíos, la regularización de las flotas y galeones, el establecimiento y formación de guardias marinas, la creación del estanco de tabacos en La Habana y, por último, el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz. Aunque desde Sevilla se dieron muestras de resistencia estas no surtieron efecto, la iniciativa institucional siguió adelante y el traslado y los proyectos con este

[78] BUSTOS, 2017: 123-124.

asociados fueron confirmados por Real Orden de 12 de mayo de 1717. A Sevilla la única compensación que cupo fue la creación de una Diputación de comercio, pero de jurisdicción local, por Real Cédula de 8 de mayo de 1717[79].

Poco después de que Patiño se hiciera cargo de la Secretaría de Marina e Indias, en 1727, recibió el encargo de Felipe V para que prepara un informe sobre cuál era la mejor forma de aumentar las rentas reales. Lo que más nos interesa es la parte que Patiño dedicó en el escrito a los gastos e ingresos reales que resultaban del comercio con América. Una de las propuestas que hizo fue que la Corona se apoderara del 25 o 30% de los beneficios de las flotas y galeones, solo por un año, cuya llegada se esperaba por aquel entonces. Esta debía entenderse como una medida temporal hasta la aplicación de un nuevo sistema impositivo, que ya había propuesto él mismo en 1723. Decía que la contribución de la Corona para el coste del comercio de Indias era demasiado grande en proporción al beneficio que obtenía y que de mucho había servido a los comerciantes el aumento del valor del dinero de 1718, por ello creía que las quejas que pudieran dar por el incremento de las contribuciones no estarían justificadas. Patiño creía que a partir de 1728, y con la introducción del sistema impositivo propuesto años antes, las rentas reales derivadas del comercio con las Indias podrían aumentar un 500 o 600%, pasando de 1.000.000 de pesos a 6.000.000 de pesos al año[80]. Podemos decir que esta fue la expresión que tuvo Patiño, ya como secretario de Real Hacienda además de Marina e Indias, en la idea de relación entre los intereses reales, los comerciales y la fiscalidad de la Carrera de Indias. Sería una perspectiva construida desde sus años en Cádiz, aunque inevitablemente cambiada por lo que significaba la importancia de los caudales indianos para la Real Hacienda y la visión del problema desde la posición ministerial.

1.1.2. Una nueva planta del comercio español con América: una contestación al proyecto gaditano desde Sevilla en 1718.

En la fase inicial de la habilitación portuaria de Cádiz como referencia del departamento marítimo para la Armada y cabecera del comercio español con América, y que tuvo como hecho referencial el año 1717 con el traslado de la Casa de la Contratación y el Consulado, no tardó en elaborarse una respuesta por parte de los intereses sevillanos.

[79] Ibídem: 124-125 y 128-129.
[80] WALKER, 1979: 202.

Los términos que expusieron se hallaban cercanos a los intentos de reforma comercial en Cádiz en base al establecimiento de la Compañía Universal de Comercio de la que Pez, y luego Patiño, fueron partidarios, pero no con la idea exacta de la compañía como en este caso, sino con la idea general de dar a conocer y practicar una nueva planta de comercio. Hay que decir que, en el caso español, la evolución hacia la compañía de comercio no tuvo parecido a los casos europeos inglés y holandés. Dicha evolución estuvo condicionada por factores externos ya que, hasta la guerra de Sucesión y los primeros reglamentos dados por Bernardo Tinajero, el funcionamiento del comercio atlántico había sido mixto abarcando desde la propia participación comercial a la financiación de dicha actividad comercial: por un lado, intervenía el Consulado de Cargadores a Indias que había funcionado de manera similar a una compañía reglamentada, compartiendo la organización de las flotas con la Casa de la Contratación; y por último, se unían a ellos otros particulares a través de la avería. Esta significó un desarrollo distinto "ya que en el caso español fue la organización externa de las flotas, aunque estuviese controlada por el Consulado, conocida como avería, la que evolucionó a través del asiento de avería hasta convertirse en una suborganización interna del Consulado que daría lugar a las primeras compañías de comercio españolas"[81]. Este esquema sobre la funcionalidad del sistema mercantil del monopolio fue alterado con la llegada de Felipe V a España[82], sobre todo por lo que ya hemos tenido ocasión de comentar: el aumento del interés real por participar en el sistema náutico-comercial de la Carrera de Indias.

El documento al que nos referimos, está fechado en Sanlúcar el 8 de febrero de 1718, es anónimo, y tiene por título "Discurso de una nueva planta de comercio de españoles y extranjeros en Indias"[83]. Como primer paso, el monarca, con acuerdo del

[81] HIERRO, 1998: 86-87.

[82] "La creación de la Junta de Restablecimiento del Comercio, cuyas primeras sesiones tuvieron lugar en junio de 1705, constituyó un resonante triunfo para la diplomacia francesa, y una plataforma ideal para desencadenar un ataque frontal contra el Consulado de Sevilla. Este pidió ser admitido en las deliberaciones de la Junta, pero Daubenton convenció a sus componentes de que la pretensión del Consulado era un desacato a la autoridad real, la cual había elegido los componentes de la junta. Lo que no dijo el asesor francés fue, que la elección realizada por Felipe V se hizo a propuesta del embajador de Francia, asesorado por él mismo. La labor de Daubenton y Mesnager fue tan eficaz, que antes de finalizar el mes de junio, la opinión mayoritaria de los componentes de la junta era, que los males más graves del comercio y la navegación española a Indias tenían su origen en los abusos cometidos por el Consulado. El asiento de averías, máximo exponente de la inmunidad consular a la hora de presentar las cuentas de sus actividades, sufrió los primeros y más duros ataques y pronto se aceptó la idea de declararlo extinguido.", PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 203-204.

[83] *Discurso de una nueva planta de comercio de españoles y extranjeros en Indias*, Sanlúcar 8-II-1718, Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid (en adelante RBPRM), Ayala, *Miscelánea*, DIG/II/2829, ff. 1r.-55r.

Consejo de Estado, el Consejo y Cámara de Castilla, el de Real Hacienda y el consentimiento de las ciudades con voto en Cortes, haría un llamamiento a que todos sus vasallos y naciones extranjeras concurrieran con sus caudales al comercio y contratación de América que se establecería en la ciudad de Sevilla por una Junta especial responsable de su administración. Esta estaría compuesta por diputados naturales y extranjeros elegidos por los comerciantes interesados en participar. Dicha participación sería por un valor mínimo de veinticinco pesos escudos de plata que, en forma de reales, depositarían en la caja de este Comercio o en los almacenes que se destinasen para los géneros[84].

En este primer punto encontramos ya cosas llamativas. Primero, las instituciones que nombra, todas ellas tradicionales, de profundo arraigo anteriores al siglo XVIII y que se identificaban con el régimen polisinodial. Y segundo, la sede de este comercio nacional y extranjero, Sevilla. Podemos pensar que se trataría de una propuesta continuista en algunos de sus aspectos pero que tampoco se alejaría del proyecto comercial que Pez y Patiño querían aplicar en un primer momento en Cádiz. En la descripción de su funcionamiento no se alejaría de esa forma de "compañía" con la que Hierro Anibarro había identificado al Consulado de Cargadores a Indias y que este autor anónimo hacía recaer sobre esa Junta especial de contratación. A partir de los siguientes puntos describía cómo se tenía que organizar la Junta y cómo realizaría el comercio con América.

Para el rey quedaría la regalía de nombrar al presidente de la Junta, que sería escogido entre una terna de los más capaces, expertos y con mayor caudal, pero para tomar esta decisión estaría informado de cuál de ellos contaría con más votos. El nombramiento del presidente sería vitalicio, excepto causa que le privase del empleo, sin que obstara que fuera vecino de Sevilla, Cádiz, Puerto de Santa María o Sanlúcar ya que después del nombramiento pasaría a residir en Sevilla, ubicación de la Junta General de Contratación. Los vecinos de estas ciudades que participaran en el comercio nombrarían dos diputados por cada una para residir en la Junta. El resto de ciudades y villas también podrían participar, ya fuera con reales o géneros y frutos de sus cosechas y fábricas hasta el límite del valor de los veinticinco pesos escudos, pero mediante los diputados-factores de las cuatro ciudades referidas. Y solo podrían nombrar diputados propios que concurran a la Junta las ciudades, villas y lugares, fuera de estas cuatro,

[84] Ibídem: f. 9r.

cuando el valor de la participación de sus vecinos en este comercio alcanzara, o superara, los 50.000 pesos escudos. En el caso de los comerciantes extranjeros, exceptuando *moros* y *turcos*, cada nación nombraría a sus dos diputados-factores como sus representantes. En total, la Junta General estaría compuesta por el presidente, los ocho diputados de las cuatro ciudades de Sevilla, Cádiz, Puerto y Sanlúcar, los diputados extranjeros en representación de sus naciones, y los diputados de otras ciudades y villas de España[85]. Tampoco se dice que los cabildos seculares indianos pudieran mandar a sus diputados para participar en la Junta. No se especifica que para ellos sea necesaria una cantidad mínima de negociación, seguramente porque la experiencia había demostrado que gran parte del comercio que se realizaba con el monopolio sevillano tenía más que la impronta del comercio extranjero.

Entre los diputados que formarían esta Junta General serían elegidos dos por tesoreros, uno español y otro extranjero, ejerciendo su comisión por el tiempo que abarcara un viaje de ida y vuelta de galeones, flota y navíos sueltos de registro hasta resolver incidencias y dependencias. Para desempeñar su tarea estos dos tesoreros podrían nombrar dos personas cada uno de su conveniencia. Los contadores, dos como los tesoreros, serían elegidos por votación secreta entre el presidente y los diputados de la Junta. La primera vez que los contadores fueran elegidos, tendrían cada uno la potestad de nombrar cuatro oficiales para que los asistieran contando para ello con la aprobación de la Junta, pero después de esta primera nominación de oficiales la elección de los nuevos no sería igual. Si hubiere vacante en el puesto de contador, el oficial primero ocuparía su lugar, siguiendo a este ascenso el de los demás grados, nombrando el nuevo contador, con aprobación de la Junta, un oficial cuarto para la plaza vacante por los ascensos. Al igual que en el proceder de los contadores serían escogidos dos secretarios con la asistencia de tres oficiales cada uno[86].

La participación en el comercio ya hemos dicho que podría hacerse tanto en reales como en géneros y frutos directamente. Los primeros irían a parar a la Caja General del tesoro y los segundos quedarían bajo la custodia y control de los diputados correspondientes a la nación o lugar que hubiera hecho la remesa, de cuya cantidad y calidad se daría cuenta a la Junta General por medio de facturas originales y se anotaría en los libros a qué viaje se destinaban y a quién pertenecían, dando certificación que sirviera como resguardo a la parte principal. La Junta General se reuniría en la Real

[85] Ibídem: ff. 5v.-6v y 8v.
[86] Ibídem: ff. 6v.-8r.

Casa nombrada Lonja, y se encargaría de la construcción de los almacenes y atarazanas, pudiendo ocupar el terreno que se encontraba desde la Real Casa Seminario de los Mareantes de San Telmo hasta el arroyo que llamaban de Tamarguillo, libre de las inundaciones del Guadalquivir y con un surgidero con bastante fondo para cargar y descargar en tierra cualquier embarcación. Una vez construidos los almacenes estos se distinguirían entre los que correspondieran a los diputados españoles y los extranjeros, y solo podría destinarse a estos almacenes la carga que se quiera emplear en el comercio que hiciese la Junta, arriesgándose los infractores a perder la embarcación y la carga, quedando los géneros decomisados para el comercio con Indias por cuenta del rey, derivando solo una parte del producto a la Caja de la Junta para gastos. De la misma forma, si alguna mercancía o frutos se extraviara de los almacenes para cargarse al margen del conocimiento de la Junta, yendo en sus propios navíos para las Indias, incurriría en el mismo delito aplicando la misma actuación, junto a la expulsión de los diputados que estuvieran vinculados en el fraude así como no permitir jamás la contratación bajo este comercio a los interesados y propietarios, o cualquier otro partícipe[87].

A) ***La actividad comercial con América de la Junta General de Contratación*****.**

Por aquellas fechas se hacía notar la debilidad marítima por la que atravesaba la Monarquía, tanto en navíos de guerra como en la flota mercante. La solución pasaría también por esta nueva forma de organizar el comercio[88], en la que los miembros de la Junta General, como representantes de los interesados y participantes, tendrían como una de sus primeras obligaciones la reunión de fondos destinada a la adquisición de los transportes necesarios[89]. De estos treinta y siete navíos por viaje, dieciocho serían para Galeones y registros y diecinueve para Flota y registros. Y el resto del caudal quedaría repartido de la siguiente forma:

[87] Ibídem: ff. 8v.-9r y 10r-11r.
[88] Ibídem: ff. 12v.-14r.
[89] "[…] con el premio de uno por ciento al mes, y por el término de dos años y medio (aunque se suponen dos viajes enteros y su conclusión) a título y crédito de la importancia de tan considerable fondo, a buscar tres millones de pesos escudos; los 2.220.000 de ellos para la compra de 74 navíos de todos portes y 30.000 pesos considerados unos con otros, compuestos y pertrechados para dar la vela que son menester para dos viajes a 37 en cada uno."

> Y los 780.000 pesos escudos restantes, los 370.000 para bastimentarlos a 50.000 pesos cada uno, uno con otro; y los 410.000 pesos cumplimiento a los tres millones, así para socorrer a la gente de plaza que los ocupare por préstamo en cuenta del sueldo que devengaren, como para el más coste y gasto que pueden tener el apresto de los 74 navíos en los dos viajes (término para la aptitud de la fábrica de otros que se proponen y sucesiva) y lo que de todo sobrare se aplicará para paga de permisos al principal.

Pasaba después a detallar las utilidades que resultarían a la Real Hacienda y el producto que se derivaría por esta negociación[90]. Estimaba el beneficio sobre el 150 %: sobre un importe de 20.000.000 de pesos se obtendrían unas ganancias de 30.000.000 descontado el principal. Del total de los 50.000.000 habría que descontar el 10% como correspondiente al rey por los derechos y franquezas del comercio en España y en Indias, unos 5.000.000. De lo que restasen se deducirían otros porcentajes: así a los 45.000.000 de pesos se rebajarían el 4% de alcabalas, 1.800.000 pesos; a los 43.200.000 pesos restantes el 25% que se consideraba a la Junta General como gastos, costas y obligaciones, unos 10.800.000 pesos; quedarían 32.400.000 pesos de este producto de retorno del que no solo se cuenta oro y plata, sino también otros productos americanos, sobre las dos terceras partes de esto se aplicaría el 5% por su entrada en España y salida hacia las naciones extranjeras, 1.080.000 pesos que se sumarían al 7% aplicado sobre la otra tercera parte de "todo género de frutos menos preciosos" dando por cómputo 756.000 pesos que sumados serían 1.836.000 pesos y restados a la cantidad principal dejarían 30.564.000 pesos, sin contar los 20.000.000 de principal para el comercio habría una ganancia líquida del 52 y 4/5 por 100 anual, unos 10.564.000 pesos. La parte de la Real Hacienda no sería nada desdeñable según estos cálculos haciendo una suma total de 8.636.000 escudos de plata, resultado de los 5.000.000 más el 4% de alcabalas y el 7% y 5% sobre los retornos. Como podemos observar era una cifra mucho más abultada que la que propugnaría Patiño en su informe unos años después ya como ministro.

La Junta General, sobre el conocimiento que le proporcionaría la experiencia de este comercio en los mercados indianos podría confeccionar un presupuesto ajustado sobre los 20.000.000 de principal y basado en la ganancia del 150 %. En caso de que los almacenes se vieran abastecidos con más productos de los que necesitaren para el viaje tendrían preferencia los que antes hubieran entrado en ellos, dejando a los más

[90] Ibídem: ff. 14v.-15 v.

rezagados para el viaje siguiente, sin embargo tendrían prioridad sobre todos los demás los comisos hechos por el rey, el principal interesado. Si la Caja del tesoro de la Junta General se hallara con reales podría comprar la carga que le faltare en caso necesario según el prorrateo, reservando esto como cuenta aparte para mayor ganancia en la distribución entre los interesados que hubieran metido sus reales en la Caja para el viaje, y en las facturas sobre estos géneros constarían los mismos precios que sobre las remisiones para no alterar el porcentaje de ganancia ni desigualar las condiciones. Los frutos del prorrateo se basarían en las manifestaciones que hicieran los cosecheros y los ajustes en conveniencia de la Junta General[91], la cual daría a conocer las vasijas que dispondría para el viaje.

Los riesgos de cada viaje, contando este ida, estadía y vuelta, serían asumidos de forma común por la Junta General para los 37 navíos; de la misma forma no se individualizaría en ningún sujeto su carga ni en la ida ni en la vuelta, ni en cuanto a los precios que como ya hemos dicho serían acordados. Y los comisarios venderían los productos sin intervención de los Consulados de Lima y México, ni otros mercaderes sueltos en Portobelo y Veracruz, sedes de las ferias principales. De tal forma que la Junta tendría asignadas las mercaderías que correspondiesen a cada puerto, también el resto al margen de las ferias grandes, según el consumo que se hiciera de ellos en aquellos parajes evitando en la medida de lo posible que quedasen productos y frutos rezagados. Los tripulantes y tropas serían nombrados por el rey para los navíos de guerra y, en el caso de los mercantes, correspondería a la Junta la parte de marinería, cabos, pilotos y demás. Estos solo podrían tener su sueldo asignado por la Junta, sin otro privilegio que el de poder embarcar una caja. Para los sueldos de cada viaje se dispondría de casi 3.000.000 de pesos, una cantidad abundante por la razón de evitar los fraudes entre el personal embarcado[92].

Algunos de los aspectos mencionados no se hallaban muy distantes en lo que respectaba a la financiación de las armadas y las mercancías a embarcar. En la parte de la avería que se empleaba como sistema de reunión de caudales para el apresto de las flotas y que tenía una participación mixta, tanto de comerciantes incluidos dentro del Consulado de Cargadores como de otros que no formaban parte de él, dicho sistema no se hallaba vigente en el momento de la decisión de trasladar el Consulado y la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz por lo que unos años antes habían sido ensayadas

[91] Ibídem: ff. 17r.-18r.
[92] Ibídem: ff. 23v.-27v.

unas formas ligeramente diferentes a este sistema pero que nos recuerdan, en parte, lo que se proponía para esta Junta de Contratación que reunía íntegramente los dos aspectos de la actividad comercial y su financiación. Según Crespo Solana, Bernardo Tinajero propuso un sistema común por acciones el año 1714:

> […] Teóricamente no existían barreras para cargar ninguna mercancía en Cádiz o en los puertos de destino de las flotas siempre y cuando se pagasen los debidos derechos, los cuales debían estar capitulados concretamente en la orden de apresto. En ellos debía de especificarse el dinero (en pesos escudos de plata) necesarios para la preparación de los navíos de la flota. Este dinero también podía utilizarse para comprar los frutos y géneros en las Indias, pero lo más importante era que ese dinero se convertiría en un fondo dividido en acciones. Las mercancías podían cargarse por comerciantes particulares, que al mismo tiempo también podían participar libremente en las acciones. Según consta el proyecto firmado por Tinajero, cada comerciante podía colaborar en una acción, en dos, en tres, en media, cuarta y octava parte de acción, de acuerdo a sus posibilidades. La Casa de la Contratación debía de ejecutar en cada apresto de flota, una lista de mercancías y sus precios regulares y corrientes, los cuales debían ser susceptibles de gastar en Ultramar, posteriormente a la llegada de la flota y venta de las mercancías, el importe restante se repartiría, según corresponda a cada una de las acciones.[93]

Otro aspecto que también tuvo en cuenta Tinajero en el proyecto del año 1714 fue la posible participación de los comerciantes extranjeros en el tráfico con las Indias, pues en el mismo escrito precisaba la necesidad de esta participación, pero manteniendo la prohibición de que estos pasaran a Indias como capitanes de barcos, comisarios o mercaderes. Sin embargo, había un punto distintivo entre la idea de Tinajero y la propuesta fechada en Sanlúcar, y era que el proyecto de 1714 se concebía como un negocio de Estado, con una participación más activa de la Corona, con la centralización en Cádiz y el nombramiento de ministros específicos por el rey que debían ir en los navíos del comercio[94]. La centralidad comercial era un aspecto coincidente, aunque no la ubicación. Se distanciaba la Junta en el caso de la intervención de la Corona al reducir al mínimo esa participación con la compensación de unos altos beneficios para la Hacienda Real derivados del rendimiento fiscal del comercio indiano.

[93] CRESPO, 1996: 40-41.
[94] Ibídem: 41.

El punto más complicado que concebía de todo el proyecto era que la Junta General contara en Indias con el consenso adecuado para seguir las instrucciones y órdenes que creía necesarias para su mejor puesta en práctica. Los comisarios de la Junta serían destinados a los puertos siguientes: la primera comisaría sería Portobelo; la segunda Veracruz; la tercera Cartagena; la cuarta Buenos Aires; la quinta Honduras; la sexta Cumaná y Caracas; la séptima La Habana; la octava Campeche; la novena Maracaibo; la décima Cuba; la undécima Puerto Rico; la duodécima Trinidad y Florida; la decimotercera Tabasco; y la décimo cuarta Margarita y Santa Marta. Para ocupar estas catorce comisarías en total serían elegidas cincuenta y seis personas, cuatro por cada una, contando con amplias facultades y siendo responsables ante la Junta General. Unos sujetos destacados por su conocimiento de la Carrera de Indias. Siempre se mantendría uno de los comisarios en el puerto por la necesidad de asesorar a los nuevos elegidos en su destino. Estos, desde los puertos, y siguiendo las instrucciones de la Junta, se encargarían de la administración de las mercaderías y frutos y de su beneficio, acordando por voto entre los cuatro, tomando la decisión en caso de empate a dos el cabo principal de la escuadra o el capitán del navío suelto de registro, dando cuenta de lo proveído a la Junta General, y esta a su vez al rey[95]. Esta disposición de los comisarios recordaba a los factores destinados a los diferentes puertos de la costa americana bajo dominio español que durante la concesión del Asiento de Negros enviaron los franceses, primero, y los ingleses después.

El coste de estos comisarios, así como los ayudantes o sirvientes que fueran necesarios, los cubriría la Junta con el 2% de los caudales, del tipo que fueren, consignados a España, debido a que toda remesa o envío debería hacerse bajo la actuación de estos comisarios. Y aparte de ese 2% reservado a los comisarios estos deberían aportar a la Junta General el 3% como coste de sus fletes de forma prorrateada[96]. Además de estos comisarios nombraría igualmente la Junta General dos proveedores por cada navío que aprestara de cualquier tipo, ya fuese mercante o de guerra, con el cargo de los pertrechos y bastimentos. Y quedarían estos proveedores bajo la supervisión de los comisarios[97].

No faltaba detalle en su proyecto a la hora de explicar en América la fase inicial de la actividad mercantil y, en los casos que en los puertos de llegada no hubiera

[95] *Discurso de una nueva planta*…, Sanlúcar 8-II-1718, RBPRM, Ayala, *Miscelánea*, DIG/II/2829, ff. 28v.-30v.
[96] Ibídem: ff. 31r.-v. y 40r.
[97] Ibídem: ff. 34r.-35v.

representantes de los Consulados americanos, "el mercader más antiguo" organizaría la feria con los comisarios:

> Considerando puestas en franquicia para navegación las dos escuadras y navíos sueltos de registros, y que lo hacen y llegan felizmente a los puertos que van destinados; para mi mayor explicación pongo el símil se halla la escuadra de Flota con sus marchantes y cuatro comisarios de la Junta General de España en la Veracruz, donde sin visita del Gobernador ni oficiales reales ni su intervención, se hará la descarga de las mercaderías, frutos, papel sellado, bulas y azogues, etc., y habiendo precedido del cabo comandante aviso al virrey y Comercio de México, […] se conferirá con aquellos los precios que se les ha de considerar a los frutos, y géneros de la tierra, y sus cantidades para con las de plata y oro, etc. cubran el valor de la cargazón llevada de España con su premio ganancial […], sin que tenga en todo ni parte el virrey ni otro ministro intervención, ni en sus incidencias ni dependencias, si no es en caso que uno y otro comercio pidan auxilio.[98]

B) ***Las Indias y los metales preciosos*****.**

Pasaba después a abordar una cuestión principal en lo que se refería al tráfico con las Indias: los metales preciosos. Sobre estos precisaba dos puntos: primero, que todas las Casas de Moneda de España y América debían regirse por las mismas normas, cuño, peso, ley y demás a la hora de fundir y labrar moneda confiriendo las piezas de la circulación monetaria una uniformidad que iría en beneficio del rey y sus reinos. El segundo era que todos los minerales de las Indias, y en especial los que son despreciados por los mineros por el mayor costo que supone su beneficio, podrían ofrecer un rendimiento mayor si la gestión del azogue pasara de manos de los virreyes y oficiales reales a las de los encomendados y diputados de aquellos comercios, quienes en contacto directo con el minero le proporcionarían el azogue que necesitara o pidiera para el trabajo de la mina, con la única obligación de entregar todo el metal que con aquel obtuviere. Después de ser amonedados, los metales que por falta de tiempo entre viaje y viaje quedasen en la forma de barras y tejos, la mitad pertenecerían al rey y la otra mitad quedaría para el dueño de la mina, quien al momento de la entrega del metal a su diputado rebajaría una octava parte de cada peso escudo de plata como

[98] Ibídem: ff. 39r.-v.

remuneración del trabajo personal; el costo del transporte del azogue desde Veracruz hasta el lugar de la mina correspondería al minero, y lo mismo en el caso peruano en Huancavelica a donde fuere necesario transportarlo. También pasaría a ocuparse de la renta general y estanco del tabaco[99].

El primer punto, en cuanto a homogeneizar el metal circulante, no estaba exento de dificultades, especialmente por el provecho derivado de la diferencia del metal acuñado entre la Península y América. En el siglo XVIII, al igual que en las dos centurias anteriores, la plata española en comparación con la del resto de Europa siguió estando depreciada en el mercado nacional, por lo que su permanencia era breve y no tardaba en salir de la Península. Esta diferencia en la valoración monetaria permitía a las naciones extranjeras obtener rendimientos del agio monetario y al mismo tiempo actuaba canalizando las mercaderías extranjeras hacia el sistema de monopolio para el abastecimiento de las Indias. De tal forma que los mercaderes extranjeros obtenían tres beneficios derivados del tráfico en Sevilla y Cádiz: el comercial, el monetario por la desigual valoración de la moneda, y un tercero que sería el especulativo si posteriormente empleaban esa plata en Oriente. Lo que justificaba que ante cualquier adversidad o contratiempo el flujo de plata y mercancías rara vez se interrumpiera. Así, los puertos de Sevilla y Cádiz, como cabeceras del monopolio, ofrecían una serie de ventajas que ninguna otra plaza europea podía igualar[100].

Ahora bien, no sabemos si la homogeneización pretendida por el autor buscaba la paridad con la valoración de la plata europea, lo cual significaría reducir o eliminar uno de los márgenes de beneficio de los que disfrutaban los extranjeros y que añadiría, seguramente por parte de estos comerciantes, un factor de oposición hacia esta nueva Planta de Comercio. También que con dicha homogeneización la valoración de la plata entre la Península y las Indias reduciría el margen de beneficio por cambio monetario que originalmente había sido establecido para el comercio español con América en la primera década del siglo XVI y, aunque no faltaron intentos posteriormente para eliminar ese beneficio entre ambos lados del Atlántico, la reforma de 1686 vino a confirmar el doble sistema interno de la Monarquía. Ese beneficio "interno" rondaba el 30% y había nacido de la misma forma que ocurrió después en el caso de las

[99] Ibídem: ff. 32v.-34r. y 37v.-38r.
[100] BERNAL, 2005: 321 y 324-325.

mercaderías extranjeras, para atraer hacia los nacientes mercados indianos a los productores y comerciantes peninsulares[101].

Para los extranjeros el margen se había establecido legalmente en el 20% y no faltaron oportunidades a las autoridades españolas para eliminarlo intentando retener dicho beneficio, aunque vulnerara en ese caso una norma no escrita del comercio indiano. Precisamente en 1718, año en el que fue fechado este memorial, ordenó la Corona secretamente que las remesas consignadas a los particulares, la mayoría con un destino final y real en las plazas europeas, fueran acuñadas con una devaluación de 18'75 %: los conocidos "reales de Patiño". La sorpresa para los dueños de la plata vino después, cuando buscaron emplearla en los mercados de Oriente, donde se dieron cuenta de la devaluación y rechazaron dicha plata. Las reacciones, profundamente molestas y airadas, se hicieron notar hasta en la Corte[102]. Esto nos da una idea de la importancia de la acuñación y del beneficio que esta podía suponer para los mercados europeos, mayor incluso si estos podían obtener un acceso directo a la plata americana, al margen del monopolio.

Posiblemente el autor pensara que la abierta permisión de la participación extranjera en la Junta General facilitaría esa homogeneización, sin embargo, por parte de los comerciantes europeos no sería una compensación lo suficientemente equiparable vista la experiencia de esa devaluación practicada por Patiño. Pero podemos pensar que esa medida, según la intención del autor, estaba encaminada igualmente a reducir los efectos del comercio ilícito practicado en las Indias de tal forma que al salvarse la diferencia entre la plata acuñada en América y en la Península se reduciría el incentivo para los comerciantes extranjeros a la hora de inclinarse por la práctica del comercio directo con los dominios españoles, atrayendo y canalizando esa dispersión de la plata a través de la nueva Planta de Comercio y del sistema de flotas y galeones.

El segundo punto hacía referencia a un elemento crucial de la producción metalífera americana como fue el azogue. Probablemente hubiera supuesto un caso de conflicto, no tanto con los intereses comerciales extranjeros como en el caso anterior sino más bien con las propias instituciones indianas que, hasta aquel momento, se habían encargado de la distribución del mismo. Además, aquí no habla en ningún momento de precio por quintal de azogue por lo que al eliminar el precio de este, cuyo coste de extracción y producción sería asumido por la Hacienda real, habría como

[101] Ibídem: 323-324.
[102] Ibídem: 325-326.

contrapartida una mayor recepción de plata para el rey. Todo el metal obtenido con el azogue iría a manos reales, excepto el que no pudiera ser amonedado en las Indias, repartiéndose las barras y tejos por mitad entre los mineros y el monarca. De los metales amonedados antes de su entrega, el minero rebajaría una octava parte de cada peso escudo como costes laborales, o un 12,5%. No sabemos hasta qué punto compensaría a los mineros librarse de los costes del azogue, aun asumiendo los derivados de su transporte desde Veracruz. Sin embargo, el autor no estuvo descaminado al señalar al azogue como centro gravitatorio de la producción minera americana.

La carga de los navíos podría hacerse en el puerto de Bonanza, o más al interior del Guadalquivir. Y cargaba contra la decisión que tomó el arrendador de las aduanas, Francisco Báez Eminente, en la segunda mitad del siglo XVII cuando trasladó la Tabla y despacho de Indias a Cádiz, origen y motivo de los fraudes que se padecían en perjuicio del puerto de Sanlúcar, que ofrecía un mayor resguardo[103]. Consideraba que el riesgo que se adjudicaba a la barra de Sanlúcar era una artimaña de los comerciantes extranjeros, cómodos con el comercio que hacían en Cádiz, y de los españoles interesados con estos y no eximía a la bahía gaditana de riesgos, frente a la que oponía el surgidero de Bonanza, hasta donde los pilotos con pericia podrían llegar sin grandes dificultades atravesando la barra de Sanlúcar. Ponía como ejemplo a la Flota comandada por el general Pedro Corbert que fue despachada desde ese puerto el año de 1673. También los Galeones del marqués de Brenes, como otros navíos hasta que por multas se les prohibió. De la misma forma que las embarcaciones que esperaban de un viaje a otro para realizar a las Indias lo hacían en mejores condiciones de conservación y menos coste de carenas en el Guadalquivir que en Cádiz. En el río sevillano, según el autor, no había incidencia de la broma y los careneros antiguos podían tener sus almacenes como el de la Horcada, Magarzuela, Borrego, Barrancos de Triana y San Telmo. Y por último, ofrecía Sevilla, distante solo 15 leguas de Sanlúcar, un mayor resguardo de los caudales de Indias en caso de ataque enemigo como sucedió en Cádiz el año de 1702 con la escuadra enemiga[104].

En realidad la imposibilidad de poder descargar los caudales en Cádiz aquel año de 1702 se debió al bloqueo naval de la escuadra angloholandesa por lo que una operación similar extendida a los puertos de Bonanza o Sanlúcar hubiera representado

[103] *Discurso de una nueva planta*…, Sanlúcar 8-II-1718, RBPRM, Ayala, *Miscelánea*, DIG/II/2829, ff. 19r.-20v.
[104] Ibídem: ff. 20v.-21v.

las mismas dificultades y peligros, viéndose la flota o galeones en la necesidad de buscar puerto alternativo como sucedió en aquel entonces con la flota de Nueva España al mando de Manuel de Velasco que se decantó por la opción de Vigo[105].

El autor se mostraba confiado en el éxito de esta nueva planta, la cual creía capaz de servir de fomento y estímulo de las manufacturas debido a que, al permitir abiertamente la participación de los comerciantes extranjeros con el fin de reducir costes a la hora de tener sus géneros en los almacenes de España, buscarían establecer telares y atraer personal cualificado lo más cerca posible de la cabecera de este comercio, favoreciendo al mismo tiempo el intercambio entre otras provincias y el arraigo de la actividad comercial y de las familias que se dedicasen a ello[106].

Uno de los privilegios que el rey debería dar a la Junta sería el de la inviolabilidad de los caudales que ya como remesas se remitieran líquidos a la Caja de esta sea cual fuere su procedencia aunque pertenecieran a oficiales reales o cualquier otro servidor en nombre del monarca:

> […], que todos aquellos caudales que en cualquiera puerto de las Indias se entregaren a sus comisarios por todas y cualesquiera personas, que hayan estado o estuvieren en acción pública de empleo real, para en confianza la Junta General, los distribuya en a quien consignen, y ordenen, habiendo pagado como considerada remesa los tanto por ciento ya referido, mientras estuvieren sus líquidos en la Caja del Tesoro, y administrándose por la Junta (aunque haya incurrido el dueño en delito de alta traición) no ha de ser obligada, apremiada ni violentada la Junta, ni sus comisarios, ni a declarar quién es el sujeto, ni a manifestar el caudal que tiene en la Caja; y de la misma prerrogativa han de gozar todos los interesados y los que se interesaren, naturales y naciones en esta contratación, y gran negociado, que permanecerá y mantendrá en cuanto al sigilo de la confianza, no se rompa ni vicie; y es muy tolerable la indemnidad en la conservación de su secreto y comercio, por las públicas y manifiestas utilidades discurridas a favor de V.M.[107]

Esta probablemente sería una forma de hacer aflorar unos caudales que de otra forma quedarían ocultos por fraudulentos o de dudoso origen y que así podrían someterse a la

[105] FERNÁNDEZ, tomo 6: 23-45. La obra puede consultarse en https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo6/tomo_06_02.pdf, fecha de última consulta 15-04-2020; Kamen, 1997: 9-18.
[106] *Discurso de una nueva planta*…, Sanlúcar 8-II-1718, RBPRM, Ayala, *Miscelánea*, DIG/II/2829, ff. 38v.-39r.
[107] Ibídem: ff. 40v.-41r.

fiscalidad real aplicada por la Junta General. Algo parecido a lo que se aplicaba en otros casos relacionados con la explotación de los metales preciosos como la rebaja del quinto o el precio del quintal de azogue para las minas, una manera de reintroducir en la circulación accesible al erario real parte de esa riqueza que podía dispersarse.

Una vez hecha la entrega a la Junta General de las remesas, toda la plata y oro llegada en barras, pasta, barretones, tejos, planchas, piñas y polvo se convertiría en moneda en la Real Casa de Moneda y el resto de los retornos que llegaran como frutos y géneros, descontados los derechos y demás cargas, se guardarían por la Junta y se satisfarían los empleos que hicieran los interesados españoles o sus diputados en moneda, excepto que indicaran lo contrario, y para los de naciones extranjeras "a prorrata con los frutos y géneros venidos en primer lugar, cerrándoles su cuenta y crédito con la parte de reales que bastare al pago y finiquito"[108].

Al asumir la Junta General el coste de las embarcaciones que navegarían y comerciarían en las Indias se desprendería de esa forma a los Virreinatos de Nueva España y Perú de la carga que anteriormente tenían, junto con el Consulado de Sevilla, sobre la defensa de la Carrera de Indias en el pago y, después, asiento de la avería con el que se financiaban los barcos de guerra que acompañaban a los mercantes; unas cantidades que al verse desprovistas de su aplicación por parte de México y Lima pasarían a engrosar directamente las arcas reales o para el Consejo y Cámara de Indias como remuneración de las licencias que antes beneficiaban para los viajes de navíos sueltos o los que formaban las escuadras de flotas y galeones, "sin que por la prorrogación de la obligación en aquellos dos comercios se les perjudique ni grave en más contribución que la antecedente, en que solo por beneficio común se varía de aplicación". Además serviría también como indulto o compensación de las regalías, derechos antiguos y modernos, que correspondieran al rey, al Consejo de Indias o a su Casa de la Contratación de Sevilla como por las maestrías de plata y el derecho de toneladas[109].

[108] Ibídem: ff. 41r.-v.
[109] Ibídem: ff. 44r.-v.

C) *"[…] para que cerrase con llave de oro": medios e infraestructura en la organización de la nueva planta de comercio*.

Por lo que respecta a la provisión naval, la Junta General se encargaría de abastecer a los astilleros americanos desde España en clavazones, pernería[110] y otros géneros necesarios añadiendo frutos como el vino, el aguardiente y el vestuario para las maestranzas y el resto de trabajadores, adecuando los sueldos a la riqueza o pobreza de la región de los astilleros. Estos eran apreciados por las maderas del continente debido a su duración y fortaleza, y las dimensiones de los navíos serían de ochocientas toneladas para los de guerra y de quinientas para los mercantes[111]. Los lugares destacados en el proyecto fueron La Habana, Matanzas, Campeche, Veracruz y Cartagena; todos en la fachada atlántica, siendo Cuba el lugar privilegiado.

En los astilleros ubicaría la Junta General a sus intendentes con independencia de cualquier otro juez o ministro y en cada uno de ellos se dispondría la fábrica de cuatro navíos cada año: dos mercantes y los otros dos de guerra según las medidas que el rey determinara. Este ritmo de construcción se mantendría hasta completar los setenta y seis navíos que formarían las dos escuadras que junto a los registros sueltos navegarían para la contratación y Carrera de Indias a cargo de la Junta General, tomando cada año una la entrada y otra la salida. En el segundo año-viaje estarían disponibles ya veinte navíos para ir a España y durante el tercer año-viaje podría cambiarse la proporción de construcción aumentando los de guerra hasta dieciséis y reduciendo los mercantes hasta cuatro.

No aclaraba cómo, durante estos primeros años de construcción, se compondrían las escuadras o si se realizarían los viajes con un número completo de navíos, sino que los que salieran del astillero como nuevos pasarían al servicio real a cambio de otros descartados que se encargaría de habilitar para guerra y comercio la Junta General de tal forma que entre unos y otros quedarían completas las escuadras, pero no podrían tener un servicio continuado para la Junta los barcos recién construidos. Establecería una fundición de artillería en la ciudad de Sevilla con una actividad permanente y libre de derechos reales y municipales. Las jarcias también quedarían a su cargo para lo que fomentaría el cultivo del lino y en el barranco de San Telmo construiría un carenero y

[110] Términos que hacen referencia al conjunto de pernos y clavos, materiales necesarios para la construcción naval.
[111] Ibídem: ff. 45v.-46r.

un astillero para la fábrica de los navíos de aviso y donde pudieran aprovechar los muchachos y guardias-marinas del seminario los conocimientos adquiridos así como otros prácticos. Esos navíos de aviso realizarían viaje cada cuatro meses yendo dos en cada viaje y cada uno a un Virreinato[112].

La Junta General traería de su cuenta todo el maderaje en bruto y desbastados, conduciéndolos hasta sus atarazanas en España y una vez allí serían preparadas para aprestar los navíos que se despacharan. También, bajo su cargo, pondría en los puertos principales de Indias factores y almacenes, bien abastecidos con todo tipo de géneros susceptibles de necesitarse para proveer los navíos que lo requirieran. Para las arboladuras recomendaba este autor las maderas de Pensacola, que tenía noticia de ser mejores que las que traen a España desde el norte de Europa[113].

Sobre la organización de esta planta tuvo en consideración el proyectista la relación estrecha que se establecía entre el comercio ultramarino y el mantenimiento de la armada, la cual podría nutrirse de los recursos derivados de la actividad del primero, como se había concebido en la organización que por esos años empezaba a despuntar en Cádiz y que tenía a Andrés de Pez, José Patiño y Francisco de Varas como sus principales valedores y ejecutores. Por ello, sin olvidar la conectividad que desde la acción política se estaba dando a estas ideas, llamaba nuestro anónimo autor sobre la misma para hacer ver que una línea similar podía seguirse sin necesidad del traslado protagónico a la bahía gaditana, especificándose al mismo tiempo la relación de deberes que debía guardar el rey con el sistema de la Junta General:

> En el 2º año-viaje, quedan libres los 2.486.400 pesos (de los 10.800.000 pesos de costes y gastos) que del primero ocuparon en la compra de los 74 navíos, incluso el premio de 12 por 100 del principal; y respecto de que en espacio de dos años-viajes tendrá la Junta General a los presupuestos, gastos, obligaciones y costas de esta planta, tomadas realmente las medidas después de todos, y aun por considerar aquel residuo que quedare en cada viaje, de los 10.800.000 pesos y demás usufructos que tenga, será aplicado por vía de ayuda de costa para los aprestos y manutención de la Real Armada Naval, como armas principales para custodiar y resguardar de enemigos tan vastos dominios de la Corona. Y este servicio de la Junta General es con dos calidades a que V.M. se ha de obligar: La una, de mantener en el puerto de España que más convenga, todo el año, prestas y bastimentadas, seis fragatas ligeras de guerra de a 50 cañones, que

[112] Ibídem: ff. 44r. y 46r.-47v.
[113] Ibídem: f. 48 r.

> anden al corso desde las costas de Málaga hasta cabo de San Vicente, siempre que el tiempo lo permita, sin ocuparse en otra cosa por escuadra, o separadas a dos, que de guardarlas y limpiarlas de los piratas moros, común enemigo, y de los demás que ocurran, cuyo corso celado por los cabos es posible que dé para el costo de la escuadra; la que también se ocupará, pidiéndolo la Junta General en convoyar sus escuadras y navíos sueltos de su contratación a salida y entrada, sin que por esto sea obligada la Junta General a ningún desembolso.[114]

Esta protección se haría extensiva a las Indias y sobre toda la Armada, en parte de esta o totalmente si el caso lo requiriera, a petición de la Junta General si su comercio se viera perjudicado o atacado, o los puertos invadidos. El rey tomaría esta obligación y respondería del auxilio la Real Hacienda sin que la Junta General se viera precisada a aumentar o cambiar el importe del residuo que derivado de sus costes y gastos anuales destinaba al rey para estos menesteres[115].

El autor, para no dilatar en exceso la extensión del memorial, decía que en otro escrito ofrecería todo lo correspondiente al seminario de mareantes de San Telmo, que debía vincularse directamente a la administración de la Junta General, y las enseñanzas y maestros puestos al servicio del colegio de guardias marinas tendrían que ser incorporados al seminario y ligar de la misma forma los guardias marinas a la Junta General, suspendiendo su establecimiento en Cádiz para trasladarse a Sevilla[116].

El interés en detallar esta planta de comercio del año 1718 se basa, en primer lugar, en la proximidad de la misma fecha al traslado de la Casa de la Contratación y Consulado de Indias al puerto de Cádiz en 1717 y por lo tanto, no estaríamos circunscribiendo principalmente el pleito portuario del monopolio a las condiciones de navegabilidad y de acceso y salida de las embarcaciones como se suponía por los escritos y memoriales que centraron el debate y llegaron hasta la Corte en torno a 1722 hasta 1727[117]. Este proyecto fechado en Sanlúcar, ofrecía asimismo ciertos aspectos llamativos que, creemos, reforzaban lo que en un primer momento se pretendía hacer de la dimensión náutico-comercial de la bahía de Cádiz, la cabecera de un monopolio bajo la forma de Compañía de Comercio Universal de Indias inspirada en la idea que tuviera

[114] Ibídem: ff. 49r.-50r.
[115] Ibídem: f. 50r.
[116] Ibídem: ff. 42v.-43r.
[117] Sobre el pleito de la navegación portuaria entre Cádiz y Sevilla véase TAPIAS, 2017: 223-237.

Bustamante al comenzar la centuria y que Andrés de Pez y José Patiño, cada uno bajo sus responsabilidades administrativas, pensaron llevar a cabo.

El autor, no ofrece o define su proyecto bajo la fórmula de Compañía de Comercio Universal, sino que adopta estos términos para integrarlos en lo que denominaba una Nueva Planta de comercio que, por lo que hemos podido ver, iba a ser de participación abierta con otras regiones peninsulares y especialmente integradora del comercio extranjero, cuya actividad se venía realizando a la sombra del monopolio oficial desde hacía muchas décadas. De esta manera, sin deshacerse de la idea de monopolio, hacía este extensivo a aquellos participantes activos que por la legislación comercial imperante se servían de una serie de mecanismos para ocultar los rastros de su actuación pese a ser por todos conocida. Era dar carta de naturaleza a una situación que ya se había hecho cotidiana en la Carrera de Indias. Al mismo tiempo era una forma de eliminar la polémica, recurrente cada cierto tiempo, sobre los jenízaros[118] y su participación en el comercio con las Indias. No obstante, la apertura de esta participación no daba permiso a cualquier tipo de comercio, sino que la combinación de mercaderes españoles y extranjeros se hacía bajo la premisa de aplicar una serie de reglas dentro del monopolio, asentando un mismo punto de partida en la negociación para todos aquellos que quisieran participar bajo el sistema de navegación practicado hasta entonces: flotas para Nueva España, galeones para Tierra Firme, y los navíos de registros sueltos y avisos para otros puertos de América.

Otro punto por el que pensamos que pueda tratarse de un memorial de respuesta a lo que se trataba de hacer en Cádiz, en materia comercial pues en ningún momento trata la cuestión naval-militar para Sevilla, pese a la mención de la construcción de navíos de guerra y la fundición de artillería, es por la apuesta y defensa de la navegabilidad de la barra de Sanlúcar y el puerto de Bonanza frente a Cádiz, además de resaltar a Sevilla como sede de la Junta General de Comercio. Este podríamos decir que era un punto más tradicional de lo que luego se ocuparían los memoriales del pleito entre Sevilla y Cádiz, aparte de la acusación a este último de ser foco y fomento de fraudes y contrabandos en la Carrera de Indias.

Por último, otras cuestiones de interés aparecidas en el escrito son las relacionadas con los metales preciosos: por un lado la acuñación, a la que ya nos hemos referido más extensamente; y por otro lado, la provisión de azogue para las minas

[118] Con este término se hacía alusión a los descendientes de extranjeros asentados en la Península.

americanas. En este caso, las novohispanas que se servían del azogue enviado desde la península principalmente, importando el de Huancavelica en ocasiones subsidiarias. Esta cuestión era importante porque del flujo de plata que acababa circulando en el mercado, y que servía a los intercambios, era dependiente en gran medida del proceso de amalgamación para lo que era necesario un abastecimiento regular de azogue. La cuestión del mercurio ocuparía en más de una ocasión la centralidad de la actividad de las minas y la producción de plata a lo largo del siglo XVIII y, como más adelante tendremos ocasión de comprobar, el marqués de la Ensenada no fue ajeno a este asunto.

Se trataba de un texto acorde a los debates que sobre el comercio con América se estaban produciendo durante las dos primeras décadas del siglo XVIII en España y que, por su contexto concreto y los elementos descritos, se ajustaba a la línea de lo que significaba el cambio de la cabecera del monopolio y el sistema de navegación, la estrechez o amplitud del mismo y la adopción o no de la forma de Compañía. No estaba exento de novedad por cuanto ofrecía un matiz a tener en cuenta y un punto de vista diferente de lo fue el pleito portuario y comercial entre Sevilla y Cádiz desde el prisma del proyectismo. Además, no podemos saber si procedía de elementos conservadores del monopolio en el sentido de que detrás de la autoría estuvieran los comerciantes sevillanos. Esto sería novedoso ya que tradicionalmente, el arbitrismo[119] no había sido un género cultivado en el seno de la corporación mercantil ya que esta tuvo otros mecanismos con los que reforzar sus privilegios en materia comercial durante el siglo XVII[120], así como sus beneficios[121].

1.2. El reformismo comercial: entre fórmulas nuevas y remiendos antiguos.

Dentro de los estrechos márgenes que la situación comercial derivada de Utrecht permitió para canalizar otras alternativas reformistas, más allá de la condicionada por el Navío de Permiso y Asiento de Negros que, como hemos visto anteriormente en ese capítulo trece, supeditaba los intereses mercantiles ingleses al compromiso español de mantener el núcleo de su sistema comercial con América en los mismos términos que hasta aquel entonces se habían conocido, pudieron concebirse y adaptarse otras fórmulas comerciales. Esto, por un lado, daba pocas esperanzas a aquellos proyectos de

[119] Sobre el contexto cultural e ideológico del arbitrismo véase MARAVALL, 1982.
[120] DÍAZ BLANCO, 2014: 47-77.
[121] GARCÍA FUENTES, 1991: 14-24; GARCÍA FUENTES, 2004; 24-37.

Compañías de Comercio Universal por lo que a las diferentes complejidades que pudieran suscitar esas opciones habría que añadir la oposición de este rival europeo. La conversión de Cádiz en una sede de Comercio Universal que sirviera como una doble puerta entre el comercio europeo y americano tendría que esperar. Por otro lado, la opción de la compañía de comercio adaptada a espacios regionales concretos podría tener cabida dentro de esos márgenes previstos o disponibles. Así, durante la primera mitad del siglo XVIII, se fueron organizando diferentes compañías de este tipo, logrando el éxito en su actividad continuada la Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de La Habana.

Uno de los autores que más defendió este tipo de compañías como sustitutas del monopolio fue Miguel de Zabala y Auñón. Este autor defendió su postura en un escrito con fecha de 1732 titulado *Representación al Rey N.S. D. Felipe V, dirigida al más seguro aumento del Real Erario*[122]. Aquí justificaba la adopción del sistema de compañías porque de esa forma aumentaría la participación española en el comercio con América. Enlazaba con esto el fomento de la industria peninsular, pero se mostraba cauto al reconocer que esta se produciría de una forma gradual. Reconocía que era necesario adoptar medidas de estímulo fiscal así como la concesión de franquicias para la promoción de manufacturas que sustituyeran las importaciones, productos extranjeros que en definitiva eran reexportados hacia las Indias. Estas medidas actuarían paralelamente a la conformación de dos grandes compañías, una para el comercio con el Perú, y otra para el comercio con Nueva España. Para estimular la actividad comercial y la participación de los vasallos en las nuevas compañías, Zabala proponía que la Corona tuviera parte activa con su caudal propio a imitación de Luis XIV cuando se fundó la Compañía de Indias en 1664. De esta forma, el rey no podía restringir su papel al de mero protector, sino que debía convertirse también parte interesada[123].

Sin embargo, la adaptación de un nuevo modelo comercial se veía restringida e incluso resultaba impracticable por dos tipos de trabas importantes. Unas respondían a condicionantes internos, fundamentalmente representados por los grupos de interés comercial protagonistas dentro del monopolio de la Carrera cuyos centros se encontraban en México, Lima, Cádiz-Sevilla y Acapulco-Manila. Por otro lado, había condicionantes externos identificados con las cláusulas comerciales en posesión británica sobre el comercio con las Indias, las cuales estaban definidas dentro del marco

[122] DELGADO, 2007: 148-149.
[123] ANES, 1994: 19.

monopolístico español. De esta forma cualquier cambio significativo entrañaba un fuerte conflicto entre importantes centros de la Monarquía así como a la Monarquía en su conjunto con los intereses británicos. Esta situación dejaba muy escaso margen de actuación por lo que las innovaciones aplicadas fueron más bien pocas en este sentido, tomando como prioridades la estabilidad y la recuperación del tráfico indiano procurando aplicar la regularidad temporal de las flotas. La medida más importante que se adoptó en este sentido fue la promulgación del referido *Proyecto de Flotas y Galeones* que puede inscribirse, en expresión de García-Baquero, dentro de un reformismo "continuista"[124].

Este reglamento fue publicado el 5 de abril de 1720 y consolidaba y ampliaba la política iniciada por Tinajero en 1711. En él podemos destacar el cambio impositivo basado en la simplificación de la percepción del almojarifazgo y consagrado por el denominado *derecho de palmeo* que gravaba las mercancías en función del volumen que ocupasen en el navío. La reforma, por tanto, perseguía un objetivo fiscal como era incrementar esos ingresos procedentes del tráfico indiano. Al mismo tiempo se reducían las posibilidades de evitar el pago por ocultación de registros[125]. Además del ajuste fiscal, incluía las normas que regulaban el apresto, el despacho y la llegada de las flotas y los galeones, así como el lugar de las ferias: Jalapa para las primeras y Portobelo para los segundos. Incluía las obligaciones de los representantes de los flotistas, los comandantes y de los oficiales reales que supervisaban la carga y descarga de las mercancías de los barcos[126].

Desde luego su funcionamiento no se ajustó al tiempo indicado desde el primer día y se hizo necesaria la disposición de normas adicionales y modificaciones para reordenar y normalizar el tráfico legal. Pronto surgieron síntomas de descontento entre los centros mencionados por lo que uno de los objetivos de Patiño fue la búsqueda de un equilibrio sin diluir el marco estipulado en el *Proyecto* de 1720. Fue una tarea negociadora que llevó al secretario de Marina e Indias buena parte del tiempo que ocupó dicho cargo entre 1726 y 1736 y que no llegó a alcanzar dando un giro a su política y reduciendo los márgenes de participación en el comercio atlántico intentando garantizar una mayor presencia española peninsular en este desde 1729[127].

[124] GARCÍA-BAQUERO, 1995: 120.
[125] Ibídem: 121.
[126] DELGADO, 2007: 111-112.
[127] RUIZ-GARCÍA, 1992: 233-241.

Pese al marcado carácter continuista con el que lo definió García-Baquero[128] sus novedades hacían acto de presencia por sí mismas: la desaparición del asiento de averías y, con este, el control que el Consulado ejercía por medio de su repartimiento; los organismos rectores del tráfico como el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y la Universidad de Mareantes vieron reducida su intervención; los ministros encargados de los despachos serían los nombrados por la vía reservada por la Corona; y esta recuperaba su antigua prerrogativa de percibir directamente los impuestos sobre el tráfico comercial, eliminando intermediarios y arrendadores[129].

Muchas de las novedades introducidas recayeron bajo la vigilancia y aplicación de la figura del intendente-presidente, quien con sus atribuciones redujo aun más las de la Casa de la Contratación. A este se le concedió una gran capacidad de organización en el despacho de los navíos para el comercio. Entre las decisiones concretas que se tomaron destacó el nombramiento en 1721 de un oficial llamado *Intendente de Galeones*, similar a la del antiguo comisario, para los galeones de aquel año al mando de Baltasar de Guevara. Sus funciones serían similares a las del intendente de Marina de Cádiz durante la navegación y en los puertos americanos. También jugaba un papel importante en la organización militar y naval, en el diseño de las rutas de navegación dependiendo de la situación internacional del momento. En función de la amenaza que pudiera cernirse sobre el sistema comercial se hacían reconocimientos de las costas del sur peninsular, se daban instrucciones y derroteros en los que se incluían operaciones de reconocimiento de las bahías y zonas próximas a los puertos indianos o salir al encuentro de otros navíos como podían ser los de aviso o registros. En otras ocasiones se evitaba la llegada a Cádiz si el peligro enemigo era demasiado grande y se tomaban otros puertos de destino como Vigo o El Ferrol, o incluso desembarcar el cargamento de metales preciosos en Santa Cruz de Tenerife para después conducirlo hasta la Casa de la Contratación, una vez asegurada la situación[130].

La precisión para ajustar la función de mayoristas y representantes no llegó hasta la Real Cédula de 1728[131], que vino a poner orden en la situación generada a partir de las primeras ferias y a regular el mercado legal hasta la introducción de los decretos de comercio libre. Fundamentalmente el interés de los almaceneros novohispanos radicaba

[128] Véase la obra clásica del autor sobre el comercio gaditano en el siglo XVIII hasta la reforma del Libre Comercio, GARCÍA-BAQUERO, 1976.
[129] PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 370.
[130] CRESPO, 1996: 182-183 y 186.
[131] PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 124.

en poder preservar para sus negocios la mayor parte del mercado interno del Virreinato de Nueva España como hasta entonces habían disfrutado, y la exigencia de los flotistas era la de poder vender sus rezagos libremente aunque hubiera vencido el plazo de la feria. En el caso del Perú también se hallaba esta defensa de los mercaderes de Lima sobre la internación en el Virreinato, pero en este territorio el problema era otro. Aquí realmente el sistema de galeones no pudo restablecerse por varios motivos principales: por el excedente generado por los buques franceses durante la guerra de Sucesión; los excedentes de las flotas que, después del comercio directo practicado por los franceses, llegaban hasta el Perú; los excedentes del galeón de Manila; el sobre-abasto inglés practicado a la sombra de sus prerrogativas; el comercio ilícito practicado desde Buenos Aires. En suma, una situación de dispersión comercial que dio el certificado de defunción a los galeones de Tierra Firme con la guerra del Asiento (1739-1748) que abrió la ruta del cabo de Hornos a los registros sueltos.

De momento solo nos hemos centrado en el sistema vigente, el cual simplemente se vio afectado por una reactualización en el comercio atlántico. Un comercio atlántico que abarcaba tanto a Cádiz en la parte peninsular como a las grandes áreas nucleares que representaban los Virreinatos de Nueva España y Perú por parte americana, es decir, las áreas que articulaban el monopolio. Sin embargo, junto a este enorme espacio en el que la Corona actuó se encontraba otra serie de áreas que por no estar incluidas en ese régimen de explotación y vinculación monopolística presentaban una situación más marginal. Áreas que confluían en la cuenca del Caribe que no fueron ignoradas por los secretarios y proyectistas y fue precisamente en estos márgenes, fuera de los condicionantes de Utrecht, donde tuvieron cabida las compañías comerciales.

De nuevo aparece ligado a la creación de estas compañías el nombre de José Patiño. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas[132], fundada en 1728, fue la más exitosa si cabe de todo el reformismo borbónico. La finalidad principal de su existencia fue la organización del comercio de la región caraqueña desde San Sebastián y Pasajes, pudiendo despachar los primeros navíos desde 1730. Este tipo de compañías tuvieron un carácter monopolístico ya fuera sobre alguna región específica o sobre un producto concreto. En el caso de la Guipuzcoana la delimitación referente al espacio era clara, Caracas y la costa venezolana, y también sobre el producto, el cacao como protagonista. Lo mismo podía decirse de la Compañía de La Habana, fundada en 1740, debido al

[132] Sobre esta compañía de comercio véase el estudio, ya clásico, de HUSSEY, 1962.

éxito de la Guipuzcoana, respecto al tabaco, y del palo de tinte para la de Galicia, aunque esta no llegó a funcionar debido a la intromisión británica en Centroamérica. El carácter de monopolio que adquirían no solo se traducía en privilegios, sino también en obligaciones. Una de ellas era el compromiso de defender la zona sobre la que realizaban su actividad, suponiendo un alivio para la Corona que se libraba de esa carga. La Compañía de Filipinas ocupó un lugar importante en la mente de los reformistas, pero no fue una realidad hasta el reinado de Carlos III. En líneas generales podemos observar cómo el reformismo en la primera mitad del siglo XVIII alumbraba dos planos en América: uno era el relacionado con las compañías que buscaba definir un carácter más colonial en el sentido de los modelos europeos holandés, francés e inglés, una "América española semicolonial" en expresión de Demetrio Ramos, contrapuesta a la dinámica y crecimiento de los demás territorios, la América de los nuevos reinos[133].

[133] RAMOS, 1983: XXXI-XXXIII.

Parte II. Real Hacienda e Indias: la provisión de recursos indianos para la Corona

Si pensamos en qué parte o de qué forma participaba América en las finanzas de la Corona enseguida tendremos la imagen en nuestra mente de los metales preciosos, en concreto, la porción derivada de su explotación impuesta como parte debida al rey y conocida como el quinto minero. Por tanto, la provisión de recursos americanos fue sustancialmente de origen fiscal en su aprovechamiento por la Monarquía. Este no fue el único tipo o ramo a partir del cual se configuró la Real Hacienda en Indias, pero sí fue de uso directo por la Corona que como remesas llegaban a la Península y de las que podía hacer un amplio uso. A pesar de su relativo volumen en el conjunto general de los ingresos de la Monarquía, se convirtió en una partida importante a lo largo de las centurias en las que el siglo XVIII no fue una excepción. Entre otros ramos fiscales sobre América de los que la Real Hacienda extraía algunos de sus recursos, uno de los más importantes junto al quinto fue el de la actividad comercial. La Carrera de Indias, al igual que la creación de una Hacienda virreinal, pronto se vio dotada de un aparato fiscalizador de su actividad. Desde un primer momento se produjo la inserción relacional entre la Corona, el Consejo de Indias, la Casa de la Contratación y el Consulado de cargadores a Indias.

Sería este último el objetivo de la política fiscal de la Corona, cuyos aumentos de presión llevaría a alterar y transformar las relaciones de reciprocidad en la satisfacción de intereses mutuos desde el siglo XVII, especialmente desde el reinado de Felipe IV. Así, la fiscalidad, como medio de hacer llegar una serie de recursos de los que pudiera valerse la Corona en situaciones de emergencia bélica derivada de una agresiva política dinástica de la reputación, se acabó diluyendo a cambio de la autonomía funcional del Consulado de Sevilla pero asegurándose la Corona que esos recursos pudieran llegarle, aunque fuera por otra vía, satisfaciendo esa urgencia a corto plazo. No se reparaba en el medio pero sí en los fines. En ese caso el dinero fluía como donativos o préstamos en momentos de especial necesidad[134].

Esta práctica desarrollada durante el siglo XVII[135] tuvo su continuidad en el XVIII, y a pesar de las diferentes políticas reformistas manejadas no se alteró el patrón

[134] DÍAZ, 2012.
[135] GARCÍA FUENTES, 1984: 10-20.

de su funcionamiento[136]. De lo que sí se preocupó la Corona y sus ministros fue de dinamizar la Carrera de Indias, pero el grado de profundidad de los cambios estaba condicionado por una mayor participación de los cargadores, comerciantes y cosecheros. Estos, después de muchas décadas de adecuar el monopolio comercial a sus intereses, hicieron que el interés político de la Corte no alterara las estructuras de la Carrera. El Proyecto de flotas y galeones de 1720 perseguía esa dinamización, la recuperación de la regularidad del tráfico y una mayor presencia de la Hacienda real en la actividad económica, indirecta, derivada de su aparato fiscal, o directa, mediante su participación comercial como veremos más adelante. Sin embargo, las intenciones se quedaron lejos de los resultados y muchos años costó al rey y a sus ministros, en especial a Patiño, hacer funcionar ese proyecto integrando los diferentes intereses corporativos.

1.3. Las Indias y su aportación: la instrucción del marqués de la Compuesta.

La conexión entre Hacienda real y actividad económica hacia la Indias, en este caso por el comercio, no se ceñía únicamente a los diferentes tipos impositivos que recaían sobre la carga de mercaderías, su transporte y navegación hasta los puertos americanos, su descarga e intercambio por los metales preciosos, el embarque de estos para su retorno y llegada a Cádiz, englobado bajo el término de Carrera de Indias. Esta percepción no escapó a José Rodrigo de Villalpando, marqués de la Compuesta, firme defensor de los intereses reales y jurista de larga trayectoria que sirvió al rey Felipe V como oidor de la Real Audiencia de Aragón desde 1712, como miembro del Consejo de Castilla desde 1714 y al año siguiente como fiscal del mismo. En 1717 ocupó la Secretaría del Despacho Universal de Gracia y Justicia, cargo en el que se mantuvo hasta su muerte en 1741[137]. En 1716, advertía de la inobservancia practicada en materia de Hacienda que, en la parte denominada de rentas provinciales, hallaba más preocupación en el gobierno de las aduanas:

[136] Sobre el apoyo consular en períodos de extrema urgencia como los estallidos bélicos véase el capítulo II para la Guerra del Asiento (1739-1748).

[137] Puede consultarse una breve biografía del personaje en el Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia. Disponible en http://dbe.rah.es/biografias/14590/jose-rodrigo-de-villalpando-lopez-de-bailo-cortes-y-eril, fecha de última consulta: 22-8-2020.

> Las Rentas de Aduanas se han desatendido, y se hace evidente porque de territorio de España salen oro, plata, tabaco, cacao, cochinilla, índigo, quina, lanas, aceita, alguna porción de pasa, vino, almendras, y castaña, casi todos estos géneros, son lo que hacen el mayor comercio de Europa; porque los holandeses solo tienen la especería, y un poco de manteca; los ingleses carnes saladas; la Francia, vino; la Suecia, cobre; la Moscovia, pieles; y la Italia un poco de aceite y sedas; en España entran la lana labrada en paños y diferentes telas, lencería, encajes, telas de oro, y plata y otras cosas. Sale de esto una consecuencia clara, que si todo lo que entra, y sale en territorio de España se pagasen derechos de Aduana, de entrada, y salida, sería la Monarquía más rica de la Europa.[138]

Para dar remedio a esa situación recomendaba "cerrar las puertas" de Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra, una decisión adoptada pero que se "destempló". La otra forma de disponer de esos recursos era aumentar el producto de las Indias[139], de las que destacaba lo siguiente en cuanto a su situación impositiva:

> Creo que en esto se corre también con alguna equivocación; las Indias pueden fluctuar por tres medios; el primero es por lo que ellas mismas producen; esto es el quinto de todo el oro y plata, que se saca de las minas, y pertenece a V.M. Alcabalas, y otros tributos, que se cobran en lo interior de ellas; Lo segundo por el comercio de cosas de España, pues llevándolas a ellas, se gana mucho, y haciendo estas ganancias ricos a muchos vasallos de V.M. cede, esto, en utilidad y aumento de los Tributos; el tercero es por el Comercio, que aunque en este sacan los extranjeros el oro, y plata con las mercaderías que llevan ahora en derechura, y antes se enviaban por medio de españoles dejan los derechos que pagan en los puertos. [140]

La alianza con Francia durante la guerra de Sucesión, además de la propia situación bélica, trastocó en gran medida el sistema comercial del que se aprovechó el vecino galo justificando las acciones directas entre sus comerciantes y los de Indias. Un abuso permitido que, según el marqués de la Compuesta por la observación que hizo un ministro francés al rey Luis XIV, se apoyaba en el convencimiento de que el comercio que en esa forma no aprovechara Francia lo aprovecharían los ingleses haciendo con su producto la guerra a las dos Coronas, motivo que llevó al rey a no guardar la

[138] *Instrucción presentada a S.M. (que Dios guarde) por don Joseph Rodrigo, Marqués de la Compuesta en el año de 1716*, Biblioteca Digital Hispánica (en adelante BDH), en Papeles varios curiosos, MSS/18055: f. 187v.
[139] Ibídem: f. 188r.
[140] Ibídem: f. 191r.

prohibición del comercio directo y hacerlo mediante la intermediación española. Con el restablecimiento de la paz la situación no había mejorado, habiendo sido sustituida la presencia francesa por la inglesa. Hasta tal punto era así que: "Para conocer el infeliz estado de las Indias, no hay mayor prueba, que la que V.M. ha visto, porque en tres años solos han venido tres millones y 700.000 pesos; y en ellos mismos se ha sacado de contribución, sal, y tabaco más de Cataluña que tendrá 30 leguas de largo, y 25 o 30 de ancho, y se han de descontar muchos caudales, en que había consignaciones que se suspendieron"[141].

El remedio consistía, según él, en reintegrar los tres medios de los que había hecho mención que podían "fructuar las Indias", apuntando en primer lugar que la dificultad consistía en la ejecución y no en la necesidad de crear un nuevo marco legislativo, del que existían sobradas muestras y copiosas providencias. Esta ejecución tendría que basarse en encontrar buenos ministros pero, si la experiencia había demostrado la ineficacia de aquellos que habían ejercido el cargo de virrey sin atender al buen gobierno de las Indias y a sus leyes, prevenía la conveniencia de enviar a América intendentes con independencia para actuar sin considerar la jurisdicción virreinal, quienes harían de contrapeso sobre los virreyes, siendo no menos importante su función de informantes sobre lo que ocurriera realmente en aquellos lugares. Para el segundo medio hallaba todavía más complicaciones, sobre todo por lo que tocaba al aumento de la producción de manufacturas españolas pues era mucho tiempo el que tenía que pasar para que se notaran sus efectos, sin embargo, no era su intención desanimar en este empeño y concluía que la mejor opción para llegar a ese cambio económico debía basarse en el establecimiento de una Compañía.[142]

Sobre las compañías ya hemos tratado y en la medida en la que uno de sus fines era el aumento del comercio con determinada región, o de determinado producto o materia prima, era inherente a ese aumento el de los réditos fiscales, y en caso de tener el rey una participación directa en dicha compañía pues se daría también por este medio. El otro aspecto que apuntaba el marqués de la Compuesta, el de prestar la atención debida al gobierno de las aduanas entrañaba, como en el caso de extender y aumentar las manufacturas, grandes complejidades. Generalmente porque este era uno de los

[141] Ibídem: ff. 191v.-192r.

[142] "[…] único medio que hay para que las Indias den tesoros inmensos, es el de formar una Compañía y si se acertase en esto, que ya otras veces se ha discurrido, se pudiera pensar en grandes cosas; Y solo lo apunto para que V.M. haga discurrir en ello, porque es cosa que necesita de ponerle en buenas manos de entendimientos sólidos, y no ligeros, noticiosos de cosas del mundo y de comercios extranjeros". Ibídem: ff. 192v.-193v.

puntos que entraba en las negociaciones de paz con las potencias extranjeras y era una de las ventajas comerciales perseguidas por estas durante los conflictos bélicos.

La posibilidad de ceder parte en materia de las aduanas no dependía exclusivamente de la soberanía real, estaba sujeta en más de una ocasión al pacto de los príncipes y fue común el vínculo del comercio extranjero en la Carrera de Indias con la defensa de esas prerrogativas ganadas en los tratados y acuerdos de paz para facilitar la introducción de sus manufacturas, productos y mercaderías en los mercados indianos. De ahí que la recuperación de la soberanía comercial plena pasara en algunas ocasiones por la resolución de los conflictos bélicos como una oportunidad para eliminar esas ventajas de las que gozaban los rivales sobre las propias condiciones españolas o, con la posibilidad de aumentar el perjuicio, manteniendo el enemigo su posición comercial o añadiendo nuevos condicionantes. Este doble filo era sumamente peligroso y plenamente incidente para la política a realizar en Indias[143]. La idea queda bien sintetizada en las palabras de Delgado Ribas:

> Más que una alternativa buscada por España, el respeto a la integridad del imperio ultramarino fue fruto del interés, compartido por las grandes potencias mercantiles europeas, en el mantenimiento de las reglas y principios del tradicional sistema de flotas que, junto a las ventajas arancelarias y comerciales arrancadas de los reyes españoles en las últimas décadas, garantizaban a los extranjeros el control de Sevilla/Cádiz, sin renunciar a la práctica del contrabando. [144]

La Paz de Westfalia vino a caracterizar este proceso que, durante la segunda mitad del siglo XVII y después, en el XVIII, aumentó la internacionalización de la Carrera de Indias y la relación comercial y económica de España con sus Indias sobre la intervención extranjera que, si previamente ya se advertía, ahora se iba a convertir en un elemento permanente. La apertura de esta puerta, primero con los comerciantes hanseáticos en 1647, y después con los holandeses en 1648 y 1650 por el Tratado de la Haya sentó las bases de reconocimientos y acuerdos comerciales que después se harían extensivas a otras potencias europeas; vendrían posteriormente los adoptados con Francia en la paz de los Pirineos en 1659 y en 1667 con Inglaterra para contrarrestar las apetencias de Luis XIV. Aunque no se tratara expresamente del comercio con las Indias

[143] Un ejemplo de esto puede verse en el capítulo II sobre las relaciones diplomáticas entre 1748 y 1751 con Inglaterra y la aplicación del Tratado de 1750 firmado con esta.
[144] DELGADO, 2007: 45-46.

sí se acordaban facilidades a los comerciantes extranjeros garantizándoles una mayor autonomía respecto a las autoridades españolas y mejores condiciones para la introducción de sus productos o la reexportación de otros, como lamentaba el marqués de la Compuesta al referirse a las rentas de aduanas. La figura del testaferro español como pantalla en el comercio indiano a través del monopolio se hizo cada vez más común a pesar del disimulo de las actuaciones[145].

Ese era un camino demasiado complejo como para que la Corona lo abordara con la rapidez y facilidad deseada, viendo en ello la manifestación más expresa a través del Navío de Permiso y el Asiento de Negros concedidos a Inglaterra. Y la negativa expresa de reconocimientos anteriores podía depender de duras negociaciones y de una victoria clara en el campo de batalla, como pudo lograr España a la hora de reclamar el fin de esos privilegios dados a Inglaterra desde Utrecht en el Tratado de 1750. Pero también fue común la renovación de acuerdos comerciales anteriores en la medida en que una victoria aplastante no pudiera borrarlos. Así, Utrecht fue una confirmación de las concesiones que se hicieron en la segunda mitad del siglo XVII.

Esta consideración de la política económica indiana que no solo reparaba en la fiscalidad de su sistema monopolístico, sentenciado a su mantenimiento por un tratado con una potencia extranjera, sino también en las aduanas castellanas, entorpecía las intenciones dinamizadoras de los ministros españoles. Esa vía indirecta sería, por tanto, de más lenta maduración en el sentido de su puesta en vigor, aunque no en su teorización. En la segunda vía, la directa, es en la que nos centraremos, tanto desde la perspectiva del proyectismo como aglutinador de diferentes alternativas, ya fuera desde el sistema de las compañías o el revisionismo en el sistema de flotas y galeones, como desde la del reformismo aplicado a través de la Real Factoría alejándose lo máximo posible de esos condicionantes o interpretándolos en la búsqueda de un mayor beneficio para los intereses españoles.

1.4. Una propuesta para la provisión de aguardientes a Indias: revisión y alteración de un proyecto en el cauce de su presentación administrativa.

Además de este epicentro de la actividad reformista que fue el comercio como referencia obligada en la relación de España y las Indias, donde monopolio y compañías

[145] Ibídem: pp. 56-59.

jugaban un papel destacado, hay que añadir un aspecto más: el papel que desempeñó la Corona como agente económico en las tierras americanas. En este sentido, pronto se dieron escritos en los que la implicación directa de la Real Hacienda en los intereses indianos se concretaba en la actividad comercial que esta podría desempeñar.

Uno de los que primero se dirigió a la Corona al principiar el siglo fue Miguel Jerónimo de Santos[146], quien por los arbitrios que proponía el año de 1710 aseguraba que podría aumentar la Real Hacienda sus rentas en 4.000.000 de escudos líquidos. En esas fechas el autor residía en la Corte pero se presentaba como vecino de Cádiz de origen sevillano, de larga experiencia en la navegación a Indias, adonde decía haber navegado en ocho ocasiones, y en la contaduría de rentas reales de la aduana de Sanlúcar de Barrameda. Después pasó a ser contador de la superintendencia general de la ciudad de Sevilla y sus últimas ocupaciones fueron como secretario del duque de Brancaccio[147] en Cádiz. Decía haber remitido varias copias de su memorial desde el año 1709: la primera fechada en Cádiz en 24 de julio remitida al marqués de Mejorada, la segunda en 22 de septiembre por carta al duque de Veraguas, superintendente general de la Real Hacienda. Un último memorial lo entregó al gobernador del Consejo de Hacienda en 4 de enero de 1710. Estas múltiples vías de hacer prosperar el escrito hasta las manos del rey no dieron los frutos esperados, por eso se empeñó en una redacción más en la que recopilar los arbitrios que por las otras manos no habían prosperado. Este estaba fechado en Madrid el 24 de febrero de 1710[148].

En este último expresó la forma por la cual podría la Hacienda real tener disponibles anualmente de sus caudales de Indias unos 4.500.000 pesos sin ningún tipo de empeño añadido para esta y que parte de este dinero podía destinarse a la construcción de bajeles en América sin mucho dispendio de este fondo. Esta reinversión no finalizaría en la construcción naval, sino que otra parte se destinaría a la adquisición de géneros y frutos de Indias cuyo producto de venta en España podría aplicarse al abastecimiento de las tropas y plazas defensivas americanas incluyéndose los sueldos y

[146] *Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710, por don Miguel Gerónimo de Santos; por medio de los cuales, sin suplemento, ni desembolso de la Real Hacienda, y con conocida ventaja de los vasallos, podría Su Majestad aumentar sus reales rentas en las Indias Occidentales en más de cuatro millones y medio de escudos líquidos y libres de todas costas*, RBPR, DIG II/2863: f.137r.

[147] Noble napolitano, gobernador de Cádiz durante la guerra de Sucesión fue destituido de su cargo a principios de 1705. DE CASTRO, 2004: 114-115.

[148] *Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710*…, RBPR, DIG II/2863: ff. 138r.-139r. y 145v.

dejando libre de esta carga en pagos, conducción y transporte de esos pertrechos a los caudales del rey[149].

Con motivo de dar un memorial sobre el tema al conde de Frigiliana[150], recientemente nombrado presidente del Consejo de Indias en 1710, elaboró a instancias de este los puntos principales con los que informar al rey de la materia y causa de los 4.500.000 pesos. A los puertos de Indias tocados por las navegaciones de los galeones, las flotas y los registros llegaban anualmente en el comercio de la Carrera unas 9.500 pipas[151] de vino (de veintisiete arrobas[152] y media cada una) y 5.000 pipas de aguardiente (de la misma capacidad). En los puestos de destino tendría el rey la facultad de nombrar administradores o factores encargados de recibir esa carga. Una vez en su poder, y después de realizado el pago al dueño o comisario, estimando el precio de las dos partidas juntas en 2.905.000 pesos, 1.805.000 pesos para el vino y el aguardiente a 1.100.000 pesos, procedería el factor a la venta de estos géneros de la siguiente forma:

De las pipas de vino se descontarían a los factores para la buena administración 190, el resto, unas 9.310 pipas, se venderían en el puerto en que estuviera destinado el factor a 16 pesos la arroba, resultando un monto de 4.996.400 pesos escudos. Lo mismo sucedería con las 5.000 pipas de aguardiente, de las que se rebajarían 100 por la misma razón, que se venderían a 25 pesos la arroba cuyo producto sería de 3.368.150 pesos escudo. La suma de estas dos partidas daría 7.465.150 pesos escudos anuales de los que deducidos los 2.905.000 del principal costo de todas las pipas de aguardiente y vino quedarían 4.565.150 pesos escudos[153].

A continuación ofrecía una serie de respuestas ante los inconvenientes que pondrían los comerciantes sobre el estanco de estos géneros: el primero era sobre el precio, del que dice ser justo tanto para comprador como para vendedor y que el máximo valor solo podía ser aprovechable para el que compraba en Indias al de España, dándole, como había expresado el mismo Miguel Jerónimo de Santos, más beneficio su

[149] Ibídem: ff. 139r.-v.
[150] Rodrigo Manuel Manrique de Lara, conde Frigiliana, sirvió al rey Felipe IV en los ejércitos reales, tanto en tierra como en mar, hasta que a finales del año 1668 se le permitió instalarse en la Corte. Fue desterrado de esta por Juan José de Austria durante el reinado de Carlos II, pero en 1680 estaba de nuevo en Madrid, donde no tardó en vincularse a las instituciones cortesanas. En 1683 fue nombrado consejero de Estado. Su carrera se vio compensada con el nombramiento de presidente del Consejo de Indias que le hizo Felipe V en 1701, cargo que ocuparía hasta su muerte en 1717. Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia. Disponible en http://dbe.rah.es/biografias/7213/rodrigo-manuel-manrique-de-lara, fecha de última consulta: 22-8-2020.
[151] Término empleado como sinónimo de barril, tonel o cuba.
[152] Unidad de medida empleada antiguamente, su equivalencia en litros variaba dependiendo del líquido al que se aplicase.
[153] *Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710*…, RBPR, DIG II/2863: ff. 140r.-142v.

posterior reventa en América. Este aumento, en caso extremo, debería ser preferible tal y como lo expone, ya que al recaer sobre los intereses reales se "convierte en beneficio de la causa pública". Y lo mismo sucedía en el otro extremo, los compradores de Indias, aunque perdieran la oportunidad de adquirirlos a mejores precios en caso de continuar su venta libremente, no dejaban de obtener provecho con los precios regulados. A lo que se añadía que el monarca tenía el derecho de estancar esos productos como lo estaban ya antes la pólvora, el plomo, el azogue, la sal, el tabaco y otros. De lo que no había mucha diferencia a lo que se practicaba entonces, pues muchos comerciantes de caudal practicaban una especie de estanco al adquirir el mosto guardándolo para remitirlo a Indias, de esta forma a los que no podían beneficiar sus cosechas les compraban el repartimiento de pipas que era común practicar cuando se preparaba el buque de toneladas para los cosecheros en las flotas a Nueva España[154]. Apelaba a las personas de Bernardo Tinajero de la Escalera y Gerónimo Mier del Toxo[155], ambos en la Corte por aquellas fechas, como referentes de la información contable que proporcionaba en su escrito así como de los precios propuestos de los que afirmaba que serían incluso de utilidad para lo que decidieran llevar de segunda mano dichos productos a Indias, teniendo en cuenta el almacenaje en ellas[156].

Hasta aquí es cuanto proponía al rey, pues guardaba otros puntos como la aplicación de esos caudales y otros pormenores como el establecimiento de estancos en las partes convenientes fuera de los puertos para un segundo escrito en el caso de que se aprobara la propuesta:

> El cual (Señor) conviene mantenerlo y establecerlo en esta planta por dos años; en cuyo tiempo con el rendimiento de los cuatro millones y medio en cada uno; podrá V.M. mandar (desde el primero) separar porción competente (cual la que el suplicante tiene premeditada) para los efectos que en otro escrito manifestará a V.M. y quedarán entonces (con el poder del caudal separado) remitidos todos, y cualesquiera reparos y contradicciones que ahora se pueden (sin fundamento real) oponer para embarazar la solidez, establecimiento de la proposición del suplicante en el origen de la producción de los cuatro millones y medio presupuestos y calculados sobre aquellas especies en este escrito: que reverente (el suplicante) consagra por servicio A. L. R. P. de V.M. [157]

[154] Ibídem: ff. 143r.-144r. y 144v-145r.
[155] Formó parte del Consulado de Sevilla dentro del grupo de priores y cónsules entre 1689 y 1705.
[156] *Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710*…, RBPR, DIG II/2863: ff. 144r.-v.
[157] Ibídem, ff. 143r. y 145v.

El proyecto quedó expuesto en su primera fase, desconociendo la segunda como parte de la estrategia de presentación, posiblemente también por el celo del autor en proteger sus ideas, algo que tampoco nos debe extrañar pues ya había dado cuenta de los varios reclamos que había hecho con las diferentes copias enviadas a distintas instituciones con el fin de hacer prosperar sus propuestas en el "laberinto" cortesano.

1.5. De negocio real a compañía de comercio: la interpretación del conde de Frigiliana sobre el proyecto de Jerónimo de Santos.

El hecho de no tener una visión completa no dio por finalizado el proceso de comunicación administrativa del expediente. En este caso, el conde de Frigiliana sí dio respuesta al asunto. Este dijo que, tal y como planteaba el estanco en manos del rey, no era practicable, encontrando los inconvenientes en la reunión del dinero por cuenta de la Real Hacienda, en la imposibilidad de que se practicara por oficiales reales, en el tipo de frutos, más sujetos a la corrupción y al desperdicio, y en la vulnerabilidad que, decía, padecía en aquellos momentos el comercio de Indias, lo que se traducía en perjuicios para el Real Erario. Pero si la mano del rey no podía hacerse cargo de este negocio sí pensaba que podía encargarse a una compañía con la que podrían enfrentarse mejor esas contingencias aprovechando así este arbitrio.

Exponía Frigiliana que llevaba años contemplando la posibilidad de establecer una compañía, la cual "haría un utilísimo comercio a estos Reinos", y mediante la que podría desprenderse el rey del cuidado de los navíos necesarios para hacer el comercio con las Indias, pero aun fundamentando esta parte, tampoco se podía caer en el juicio de que pasara así. En esos años, "desde que la benignidad de S.M. se sirvió encargarme esta presidencia, pensé hacer presentes todos los discursos que ha tenido mi buen deseo a bien de estos Reinos, y a su beneficio en las utilidades que podían dar las Indias bien manejadas al de estos Dominios, y servicio de el Reino (para dejar los dibujos aunque no se efectuasen en mi tiempo)"[158]. Con esta declaración daba a entender Frigiliana que había concebido su trabajo, o parte de este, en relación al ejercicio de proyectar, tomando sus funciones desde una perspectiva reformadora y atendiendo a situaciones

[158] Ibídem: ff. 145v.-146v.

dinámicas y no estáticas. Y en esta ocasión el despacho que se le hacía sobre el memorial de Jerónimo de Santos le brindaba la oportunidad de actuar en esa dirección.

Lo primero que señalaba el presidente del Consejo de Indias sobre las Compañías de Comercio Universal era la enorme dificultad que existía para reunir los fondos necesarios en su constitución. Y para este caso concreto pensaba que podía lograrse con un fondo de 3.000.000 de pesos divididos en 300 acciones de 10.000 pesos cada una, contaría con la participación real y estaría permitida la presencia extranjera, pero impidiendo que navegasen a Indias o se embarcasen porque todo este comercio debía quedar en manos españolas. Con estos caudales monopolizaría la Compañía el comercio del papel, cera, especería y hierro, a los que se podría añadir algún otro, con la prohibición de que por mano ajena llegaran a Indias. Sobre los productos de América de los que se haría cargo la Compañía en su retorno estarían la grana, los añiles, las lanas de vicuña y la cascarilla. Una vez emprendida su actividad y comprobada su utilidad se haría cargo de la compra de todo el tabaco de La Habana distribuyéndolo a través de dos almacenes. Uno de ellos sería para proveer a Europa, y el otro para proveer a España. El primero quedaría en manos de la Compañía y para el segundo podría arrendarse la renta[159].

A estas disposiciones se añadirían todo tipo de garantías y privilegios que aseguraran la actividad de la Compañía, la protección real, las ganancias permisibles, los productos y géneros a su cargo en la ida y el retorno, el coste de los fletes en esos viajes, la seguridad de sus interesados y sus caudales, y que estos no pudieran ser embargados ni fueran objeto de ningún tipo de represalia. Y con la garantía de la observancia real de los principios sobre los que se asentara y con la promesa de no valerse del caudal de la Compañía bajo la forma de donativo, préstamo, anticipación o cualquier otra por mucha presión que ejerciera la necesidad o causa pública[160].

Con la experiencia del primer o segundo viaje, pudiendo asegurar las ganancias de estos, podría hacerse cargo la Compañía de enviar por su cuenta a las Indias todos los tafetanes sencillos, con la condición de que fueran tejidos en España, y una vez conocida la demanda de ellos en tierras americanas se repartiría el tejido en todas las fábricas de estos dominios. Con esta utilidad comprobada, en los subsiguientes viajes, se extendería el fomento sobre otros géneros que se fabricaran en la Península, atrayendo también aquellos que le faltaran así como a los fabricantes europeos para

[159] Ibídem: ff. 146v.-148v.
[160] Ibídem: ff. 152r.-v.

estas manufacturas “sin aquellas expensas de relevación de tributos, y otras de las que hoy se conceden por fábricas de poca monta”. El éxito de la Compañía, limitado al de sus participantes pero apreciando la seguridad que tienen sobre sus capitales y ganancias, llamaría la atención de otros muchos para interesarse en la negociación de esta.

Si se alcanzara esta situación el salto que se daría a esta fórmula sería el de convertirla en una Compañía Universal que se ocupara de todo el negocio de las Indias en la que se interesaran todo tipo de personas, “sería el total remedio de estos Reinos en su penuria y estrechez”. No ofrecía Frigiliana ninguna cifra base para el establecimiento de la Compañía y por lo que podemos ver en su descripción parece que no tenía intención de dar a su idea de Compañía un capital fijo sobre el que fundarse ya que su participación se iría ampliando en función de la seguridad de su actividad. Y para lograr este empeño deberían concederse privilegios y favorecer las condiciones en las:

> que no hubiese caudal que no se aplicase a este negociado, con gran beneficio y aumento de fábricas, y maniobras, cultivo de los campos y utilidades considerables del Real Erario, y de todos los vasallos, estando en que la imposibilidad que hoy hay por la falta de medios y de confianza para poner en práctica este negocio le suavizará la experiencia en aquello por que se le diese principio, sin que faltando este se pueda llegar al logro de tan útil fin[161].

Ponía el acento de la ruina comercial en las grandes extracciones de moneda de oro y plata, y ofrecía como remedio la derogación de las leyes que impedían su salida, permitiéndola temporalmente con la condición de que los metales preciosos que llegaran en las flotas y galeones se batiera un 8% o 10%, según lo que se indicara, de moneda provincial, y de las calidades que se consideraran más convenientes. Aunque en este caso no precisaba el tiempo en que debería practicarse y dejaba la opción a mejores dictámenes. Para evitar perjuicios a los dueños de los caudales podría franqueárseles todo lo que excediese del braceaje, o por lo menos alguna parte del señoreaje, para que el comercio mantuviera el interés en el dinero parado y con la ventaja de dejarlo en España, añadiendo que para no extraerlo con quiebra lo compensaran los interesados con el empleo en frutos del reino, “con cuyas ganancias resarzan lo que pierdan en la

[161] Ibídem: ff. 148v.-149v.

labor, y de algún aumento al Erario por los derechos de la primera venta, y los de la segunda y saca al tiempo del embarco"[162].

La ventaja que se daba en la moneda provincial se debía al mantenimiento de una ley ligeramente superior a la que tenían las otras monedas de plata europeas[163]. En este caso apuntaba a la que la moneda de plata americana tenía sobre la propia moneda provincial, ambas en uso en los dominios de la Monarquía. Si como decía, ese porcentaje de la plata de los particulares se batía como moneda provincial tendría una ley más reducida que si fuera moneda ya acuñada en Indias o plata sin acuñar de tal forma que ese porcentaje no sería tan ventajoso para su extracción, creyendo que podría orientarse a su mantenimiento en la Península o su empleo en frutos y géneros en España. Esto sería útil si se mantenía la moneda provincial en paridad a las europeas, sin proporcionar una ventaja que garantizase su extracción.

Otro punto importante para la Compañía limitada[164] sería el uso que pudiera darse a los astilleros americanos y el aprovechamiento de las medaras autóctonas para la fábrica de bajeles. Los elementos más costosos como los herrajes y clavazones se transportarían desde España. Ponderaba la utilidad que en el pasado tuvieron las minas de cobre de Cuba y cómo se hacía necesario de nuevo que volvieran a trabajarse. Finalmente, pensaba que el éxito de la Compañía estaba muy condicionado por la pobreza en la que se hallaba España en aquel momento y la desconfianza y descrédito en la que se encontraba el comercio, pero sobreponerse a esas dudas era una actitud y una meta necesaria si se quería conseguir el restablecimiento comercial del que se esperaba el alivio general y la correspondencia en el tráfico de España con sus Indias.

Si no se lograba ese objetivo, el panorama que se adivinaba sería todavía más sombrío, ya que en el caso de que España no fuera capaz de asegurar una posición de intermediario entre el dinero que se producía en América y el resto de países europeos interesados en él, estos pasarían a obtenerlo directamente en las Indias, como ya sucedía en aquellos años. Hacía de sus últimas líneas un llamamiento urgente y rechazaba la inacción como la peor actitud a adoptar[165]:

[162] Ibídem: ff. 150r.-151r.
[163] MUÑOZ, 2016: 85-106.
[164] Término utilizado por el autor para referirse al tipo de compañía que estaba describiendo previamente a la mención de la Compañía Universal.
[165] *Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710*…, ff. 151r.-v. y 152v.-153v.

habiendo llegado a estado que no permite se dilate atender a todos los medios que puedan prometer alguna seguridad, cuando no lo podemos hacer con la fuerza, y a lo que no se da principio en alguna forma, no se le puede ver logro, como también en parándose a dificultades, no se pueden dar pasos algunos, y es menester aunque se encuentren algunas, pasar por las menores, pues no puede haber mayor perjuicio, ni dolor que estar previendo la ruina, y no moverse a repararla en lo posible.

1.6. *Para que no sean inútiles al Rey las flotas y galeones que se despachan a las Indias*[166].

Una vez promulgado el Proyecto de flotas y galeones de 1720 no faltaron observadores que dijeran que podrían mejorarse sus rendimientos. Este fue el caso del autor de este escrito[167] que, como otros, no dejó constancia de su nombre ni fecha, o si así fue no ha llegado hasta nosotros. Pero por los años a los que hace alusión en el contenido puede inscribirse en la década de 1720.

Nos encontramos ante una propuesta de fase transitoria en la que la parte central del discurso estaba dedicada a exponer una serie de medios por los que se lograrían una serie de objetivos pero que no serían definitivos, sino que estos formarían un estadio de preparación con el que dar paso a otra fase. Una disposición que, según el autor, sería la mayor conveniencia para dar una base segura a la formación de un "Proyecto de la idea General de Marina" abarcando todas sus partes formales como materiales y, de manera inseparable a esta idea, otra en la que se disponga y forme el "Gobierno económico de los vastos Imperios de la América", cuyo fin sería: "que suministre un considerable regular tesoro, el cual alivie y enriquezca el Erario de S.M. y minore las intolerables sensibles cargas que tienen impuestas los pueblos de España, que hoy día las hace precisas la necesidad de la manutención de la Corona". El desarrollo de estas dos ideas quedaba sujeto a dos futuros proyectos[168]. Esa fase de preparación la justificaba de la siguiente forma:

---

[166] *Proyecto en que se propone el método para que no sean inútiles al Rey las flotas y galeones que se despachan a las Indias; antes bien perciba en cada una un millón, y cincuenta mil pesos solo con cargar a flete los Navíos de Guerra bajo las reglas e instrucciones que expresa, para el ahorro y economía de gastos ínterin se restablece la marinería, el gobierno universal de América, y Comercio de Europa*, RBPR, DIG II/2830, f. 217r.
[167] Ibídem: f. 217r.
[168] Ibídem: ff. 218v.-219r.

> Pero como sea que no podrán estos conseguirse sin la precisa dilación que necesita la naturaleza de semejantes materias y persuade la prudencia, porque la brevedad no debe consistir en atropellar el curso de los negocios, bien si en seguirle sin intermisión, bastantemente se infiere que antes de llegar al perfecto, y útil estado de lo que se propone deberá mediar un discurso de años en los cuales continuando en sus ahogos la Real Hacienda, siempre más se imposibilitará la práctica de las proyectadas universales disposiciones, que se discurren; por lo que parece ser indispensable, y necesario, que luego, y desde el año de 1723 para el de 1724 se den y practiquen providencias tales, que puedan fructificar cuatro, o cinco millones anuales a S.M., cuyo recobro al paso que socorrerá su Real Erario, no se opondrá a la ejecución, y éxito de los citados fundamentales Proyectos.[169]

El mayor perjuicio que denunciaba en esas palabras era la inacción, pues si para madurar los grandes proyectos era indispensable un periodo de tiempo, una serie de años que no precisaba, se hacía necesario a la vez que durante ese proceso se corrigieran los ahogos de la Real Hacienda. De esto se desprende que toda reforma no conllevaba únicamente un coste político, ya fuera salvable o no, sino también un coste en recursos con los que hacer fructificar las medidas con la esperanza de que estas tuvieran un mejor rendimiento y dieran un margen lo suficientemente amplio una vez cubiertos sus costes. Paliar esa situación crítica de la Real Hacienda era indispensable si se quería invertir la condición principal que imposibilitaba el mejor desarrollo de las ideas generales o universales que proclamaba.

La crítica iba dirigida también a la superficialidad con la que se abordaba el estudio de la Carrera de Indias[170], únicamente ajustadas sus disposiciones a las conveniencias particulares y en especial a las de los extranjeros. Era incomprensible cómo el rey, destinando recursos a la defensa del comercio establecido en esa forma, no tenía una mayor participación en las remesas, sobre todo, cuando sus navíos eran el vehículo en que llegaba la plata para todos pero que, en ocasiones, no podía disponer de

[169] Ibídem: ff. 219r.-v.

[170] "Esto supuesto hágase reflexión, que aunque no se halla la Marina de España en el estado que se proyectará, ni el Gobierno de la América como se propondrá tiene el Rey, y costea tales cuales Navíos. No le falta alguna marinería, si bien no arreglada y solo adventicia, o aventurera; salen y se despachan tales cuales Flotas y Galeones; No dejan de cobrarse en América algunas rentas ordinarias, y extraordinarias: luego pues por qué razón no debe especular la aplicación, las utilidades que pronta y sucesivamente puede S.M. percibir de sus Flota y Galeones ínterin que como se discurre se empiezan, y practican los enunciados Proyectos, que con el beneficio del tiempo copiosamente las fertilicen. Con estas reflexiones se propone el siguiente método, como más conforme a la situación de las cosas, y pronto para ocurrir a las urgencias presentes." Ibídem: f. 220v.

la que le correspondía "solo, porque los virreyes de la América o tienen prontos caudales de remitir no quieren, o no pueden, viniendo en ellos meramente los que pertenecen al Comercio, sin que se llegue a conocer que penetre en España la más mínima porción de lo que conducen". A pesar de estar reconocidos y aplicarse los derechos reales sobre la Carrera, el gasto que se hacía en esta de carenas, armamento y retraso en las Indias para mantener la navegación hacía que su aprovechamiento fiscal redundara más en los particulares extranjeros que en el monarca y los españoles[171].

Cada año debía despacharse un convoy de flotas o galeones a las Indias, estimando conjuntamente entre 6.000 y 7.000 toneladas su capacidad de carga, por lo que el de cada una se aproximaría a la mitad. Los fletes de estas en el viaje de ida y vuelta, rebajados los gastos, importaban 950.000 pesos, cantidad que se repartían los dueños de los navíos mercantes. En caso de que los fletes fueran por cuenta del rey percibiría dicha cantidad. Los dueños de los navíos sacaban utilidad de poner en ellos los enjunques[172] de hierro, que producían un beneficio de dieciséis pesos por quintal, lo que todo junto podía sumar en una flota hasta 300.000 pesos. Los derechos de flotas y galeones en ida y vuelta se regulaban en unos 800.000 pesos. Por último, en virtud de la libertad que tenían los virreyes para remitir los caudales que querían debería coartárseles esa libre disposición y precisarles al envío de una cantidad determinada que probablemente podría ser de 2.000.000 de pesos anuales. La suma total de estas cantidades podría proporcionar a las arcas del rey 4.050.000 pesos[173].

Estos cálculos los hacía sobre la base de las 6.000 toneladas, pero argumentaba que esto podría subir cuando era sabido que la práctica de los dueños de los navíos consistía en disimular un tercio de las toneladas de las que realmente tenían los navíos, e incluso más si se hablaba de los galeones por el mayor "consumo de géneros en tierra firme". En la primera mitad del siglo XVIII, para Nueva España el tonelaje supuso el 40% del total del tráfico en la Carrera, solamente la flota comandada por Manuel López Pintado en 1735 se acercó a las estipulaciones oficiales con 3.141 toneladas, las demás sobrepasaron las 4.000 y la de Reggio, en 1757, llegó a 7.699 toneladas[174].

---

[171] Ibídem: ff. 219v.-220v.
[172] Lastre pesado que se colocaba en la bodega del navío.
[173] *Proyecto en que se propone el método*…, RBPR, DIG II/2830, ff. 220v.-221v.
[174] *Historia General de España y América*, t. XI, vol. I, Madrid, Rialp, 1983, p. 474. Unas cifras ligeramente diferentes pueden verse en el apéndice de TAPIAS, 2017: p. 400. En términos generales no se altera la media mencionada superior a las 3.000 toneladas. Pero en el caso de la flota de López Pintado citada se da la cifra de 3.339 toneladas y en el caso de la flota de 1757, se precisa aquí al mando de Joaquín Manuel de Villena, con un total de 7.070 toneladas.

Para el caso de los fletes decía que la medida no reportaría mucha novedad pues esta ya se practicaba en los navíos de guerra que formaban parte de los convoyes y por ello podría hacerse extensiva al resto de barcos del rey que navegaran como mercantes "condenándoles sus baterías bajas y poniéndoles la limitada tripulación que les corresponde en la misma forma que se ejecuta con los Navíos que van al través a las Indias". Era necesario, y pensaba que no habría dificultad en ello, prohibir que cualquier otro buque mercante que no fuera del rey participara del tráfico a las Indias, esto, además, aseguraba, evitaría la participación de navíos y tripulaciones de mala calidad en la navegación y los fraudes y perjuicios que a estos se les asociaba sobre los comerciantes. En cuanto al tercio de frutos de la tierra de flotas y galeones podrían destinarse a los navíos de registro y aviso como se había hecho en otras ocasiones[175].

Para los enjunques el procedimiento sería similar al de los fletes, en este caso apuntaba al año de 1717 como punto de partida de estilarse dicho lastre por cuenta del rey en sus navíos, práctica que también se había extendido a los navíos de azogues. Ese año precisamente fue establecida la Real Factoría como protectora de los intereses comerciales de la Hacienda real que veremos más adelante. Y la estimación hecha de los derechos reales en 800.000 pesos se debía al cómputo de la última flota que se despachó a Nueva España y regresó a Cádiz en 1721. En cuanto a los caudales que deberían enviar los virreyes decía que para que estos los remitieran, en la cantidad propuesta anualmente, tendrían que ajustarse a:

> las reglas que se les prevendrán por Reales Cédulas en las cuales se han de expresar los medios oportunos para que la junten, o ya sea de los efectos que se envían de España de azogues, papel sellado y otros, o de los ordinarios y extraordinarios prohibiéndoles el negociar y pagar libramientos sobre ellos en cuya paga efectiva pierde S.M. grandes cantidades, que recaen en utilidad y beneficio de los mismos virreyes[176].

Este desarrollo resultaba parco en relación con los resultados que esperaba obtener, especialmente en el aspecto virreinal sobre la cantidad anual que los virreyes debían proveer, y más si cabe con la pretensión de querer hacer de estos la base sobre la que desplegar unas ideas más ambiciosas, de las que apenas mencionaba un punto de enlace.

[175] *Proyecto en que se propone el método*…, RBPR, DIG II/2830, ff. 221v.-222v.
[176] Ibídem: ff. 222v.-223r.

Las propuestas hechas en este escrito no eran del todo desconocidas o al menos fueron comunes con otros autores. La idea de que la Hacienda real viera incrementadas sus aportaciones americanas con destino a la Península, no olvidemos este matiz, basada en un monopolio real sobre el tráfico de la Carrera de Indias[177] ya había sido propuesto y era coincidente en la década con las que acabamos de ver. El proyecto de Pedro Moreno[178] es uno de los mejores ejemplos de esta correlación.

Proponía un nuevo reglamento para flotas y galeones en el que todos los navíos serían fabricados por cuenta del rey para el comercio americano, sin autorización de ningún otro ajeno a esta condición. El mayor de ellos sería de ochenta cañones y el menor de cincuenta. La forma en la que se organizaría la actividad comercial sería la siguiente: los negociantes españoles que quisieran enviar navíos a las Indias por su cuenta los tomarían del rey pagando cincuenta pesos a la vuelta por cada tonelada, aunque esta cantidad estaría condicionada por la duración del viaje. El riesgo correría a cargo del rey y solo estaría permitido cargar las mercaderías y géneros en las bodegas de los navíos con graves penas para los infractores. El capitán o mercader, que debía ser español al igual que sus oficiales, que recibiera el navío lo dirigiría bajo su mando con el compromiso de entregarlo carenado, armado y equipado según lo recibió. El rey aportaría un contramaestre y cincuenta soldados con sus oficiales con la orden única de guardar y defender el navío[179].

No habría gracias o distinciones entre los mercaderes en el flete de los navíos que tomaran y una vez entraran en los puntales se procedería a su medición por personas prácticas para tasar las toneladas. La información obtenida se registraría en los libros de los oficios que servirían como base en las cuentas del pago de los fletes al rey y otras cargas. Para ayudar en la prontitud o brevedad de los viajes sería destinada una escuadra de cinco navíos a la Nueva España y otra igual a Tierra Firme con la misión de proteger aquellos mares y costas y perseguir el contrabando, reduciendo el provecho ilícito de los extranjeros que provocaba las detenciones del comercio en las Indias. Otras dos escuadras más como esas estarían listas en los puertos de España siempre a la espera de

[177] En el siglo XVI, Felipe II tanteó la posibilidad de retomar la idea del monopolio real en la contratación de las Indias, sin embargo los medios con los que contaba la Corona cuando asumió el trono hicieron que esa idea fuera difícilmente realizable. BERNAL, 2006: 206-207.

[178] *Proyecto de D. Pedro Moreno en que da reglas para un nuevo sistema de gobierno con que se haga florecer en España el comercio, agricultura, navegación y fábricas; administración de la Real Hacienda, y evitar la extracción de moneda. Propone un nuevo reglamento de flotas y galeones para aumentar las fuerzas de mar: modo de remediar el contrabando y repeler a los argelinos a la restitución de los esclavos, a que dejen su corso y soliciten una tregua*, RBPR, DIG II/2839, f. 310r.

[179] Ibídem: ff. 327r.-328r.

la salida de una flota o galeones a los que se unirían una de ellas, la cual se quedaría en Indias y a la vuelta de la flota o galeones relevaría a las otras dos escuadras, que en este caso decía que volverían juntas con el convoy a España. El comandante de cada escuadra pasaría a la Corte a dar relación escrita de lo practicado desde su salida de España hasta su vuelta. Con la información resultante podrían tomarse las decisiones más convenientes en cuanto al comercio y defensa de aquellos dominios.

De esa forma se tendrían siempre dispuestos veinte navíos de guerra para asegurar el tráfico y la seguridad del comercio en las costas americanas y aumentarían "insensiblemente las riquezas que se traerán de las Indias"[180]. Mencionaba la necesidad de fortificar los puertos cabecera de los departamentos marítimos, lugares en los que se formarían escuadras de marineros de todas las naciones con media paga en tierra y con paga entera cuando sirvieran en el mar. Por último, hacía una consideración sobre la posibilidad de establecer una Compañía: "En caso de tener por conveniente que se forme una Compañía para el Comercio de las Indias podría yo dar algunas advertencias convenientes, a fin de que la utilidad se quede en España; pues según fuere el Reglamento podrá ser mayor el provecho o mayor el daño; y haría yo ver con cuanta facilidad se hallará el fondo necesario"[181].

Las ideas de Pedro Moreno, aunque no fueron puestas en práctica, sí tuvieron continuidad en el ámbito proyectista hasta tal punto que en 1732 el marqués de Santa Cruz de Marcenado[182], personaje entregado a este tipo de obras, tuvo como ejercicio en uno de sus escritos comentar y añadir sugerencias a las propuestas de Pedro Moreno sobre el comercio de España con las Indias.

Marcenado fue incluyendo sus apreciaciones punto por punto del reglamento propuesto por Moreno para el sistema de flotas y galeones. Sobre el número mayor y menor de piezas en los buques era partidario de reducir la amplitud entre los ochenta y cincuenta cañones. Prefería que los menores no tuvieran menos de sesenta y los más grandes por debajo de la cifra de ochenta para no disparar su coste y mantener una buena navegabilidad y acceso a la mayoría de puertos. Además proponía que acompañaran a las flotas o galeones una fragata, en cada escuadra, "para descubrir en el

[180] Ibídem: ff. 328r.-329v.
[181] Ibídem: ff. 329v.-330r.
[182] *Rapsodia económico político monárquica. Comercio suelto, y en Compañías general y particular, en México, Perú, Philipinas y Moscovia: fábricas, pesquería, plantíos, colonias en África: empleo de pobres y de vagabundos: y otras ventajas que son fáciles a la España con los medios aquí propuestos, extractados, o comentados por el marqués de Santa Cruz de Marcenado, Comandante General de Ceuta y Theniente General de los Ejércitos de Su Majestad. Con licencia. En Madrid: en la oficina de Antonio Marin. Año 1732*, BDH, U/1577.

viaje y corsear en la costa". Si los navíos guardaran ese porte podrían servirse de escolta a sí mismos sin necesidad de convoy armado, sobre todo si el rey aseguraba la protección de cada navío no solo con los soldados sino también con marineros y artilleros por el interés de los cincuenta pesos por tonelada y por el riesgo de que el comerciante que solicitara el navío "cuenta por náuticos a los pasajeros que le pagan el embarco"[183].

Sobre el gravamen que se aplicara en las mercancías decía que este no debería ser excesivo para no promover el contrabando, sobre todo, en los géneros de alto valor y poco peso o tamaño como los metales preciosos y las pedrerías. En cuanto a las escuadras destinadas a las Indias para luchar contra el contrabando nada manifiesta seguidamente a los párrafos de Moreno[184], pero sí dedica un apartado a tratar la cuestión. Poco más comentaba de este proyecto excepto manifestar que:

> aquí entra el examinar de parte de los ministros del rey hasta donde puede buenamente obligarse el mercante a equipar el navío de cada porte y viaje, o cargarse el rey con el gasto de algunos bajeles de escolta, enteramente guarnecidos y equipados por su real cuenta, y a cuyo dispendio ayude lo que pagaren por el transporte de mercancías los negociantes que las embarquen dentro de dichos bajeles. Cuando no hay en la mar gruesas escuadras enemigas, bastan para escolta de Flota y Galeones las que dirá el número 6 de este párrafo, aunque los navíos de comercio no vayan armados en guerra. Los capitanes mercantes que manden los mismos navíos de comercio deberán ser españoles y lo mismo la mitad de la marinería, porque en víspera, sospecha, o tiempo de una guerra, en lugar de volver a España, no deserten de su país, como no ha muchos años que sucedió. La misma regla sirve para que tenga más ocasión de ejercitarse en la marina mayor número de españoles: punto ya tocado muy largamente por mi amigo en el anterior Proyecto. Por las mimas causas importa sean de España la mitad de oficiales de marinería, y la mitad de marineros extranjeros […].[185]

Cuando hablaba del "número 6 de este párrafo" se refería a las escuadras de cinco navíos que acompañarían a las flotas y galeones. Sobre el contrabando hacía Marcenado una importante asociación con el reconocimiento de la participación del comercio extranjero en la Carrera de Indias, siendo bastante explícito en el título del epígrafe que

[183] Ibídem: 102-104.
[184] Ibídem: 109 y 112.
[185] Ibídem: 106-107.

le dedicaba: *Razonable interés que importaría dejar a las Naciones Extranjeras en nuestro comercio, para que no se unan contra su aumento. Forma de servirse de unas contra otras, que injustamente soliciten destruir nuestras Fábricas, Armadas, y Tráfico. Manera de poner fuera de insulto nuestras Indias*. No obstante este reconocimiento, o esta permisión por mitad que podría hacerse hacia el comercio extranjero en las Indias españolas, sometía Marcenado la ocasión a una serie de condiciones, una de estas, y no menos importante, era la averiguación real de lo que suponía dicho comercio[186].

Sobre la tripulación de estos navíos, con bandera española, era partidario de la admisión de extranjeros siempre y cuando la mitad de esta estuviera compuesta por españoles, condición que debía guardarse también para el capitán y la mitad de la oficialidad, y nunca que la mitad formada por extranjeros se compusiera enteramente con individuos de una misma nación[187]. Recordemos que también Moreno se había mostrado partidario de aumentar la marinería incorporando personal extranjero. Una de las garantías que ofrecería el rey en esa participación comercial extranjera sería la de no intervenir o secuestrar los fondos pertenecientes a vasallos de otros príncipes en caso de guerra, capitulando con estos previamente la entrega del producto de los géneros de la flota o galeones precedente con el compromiso de dichas naciones extranjeras de que sus navíos no intentarían capturarlas ni las retendrían en sus puertos[188].

Por justo que pudiera parecer este principio de reciprocidad desde el punto de vista de un derecho internacional de comercio al que se avinieran las distintas naciones europeas, cuesta mucho pensar que, más allá de la palabra dada en caso de acuerdo, si pensamos en Inglaterra como primer país comercial y agresivo a la hora de captar o ampliar mercados, así como en el potencial de sus medios como la marina mercante y la de guerra y la capacidad para movilizar recursos en caso de ruptura de hostilidades, a la hora de respetar esas condiciones pondría más la tentación en intentar capturar o retener esos fondos para su mejor provecho en la guerra, ya fuera por su apropiación y uso

[186] "Yo no tendría dificultad en que aun para la Carrera de Indias, y cargando sobre naves tripuladas como llevo dicho, los extranjeros hiciesen a la descubierta en su cabeza la expresada mitad de nuestro Comercio; pero en tal caso, resultaría preciso mandar, y cumplir sin remisión, que ningún español o forastero, avecindado en España, recibiese en su nombre la menor parte de comercio de extranjeros, a más de la concedida mitad de Comercio, usurparían gran porción de la otra. Para saber cual era la mitad del comercio de extranjeros en Indias, no bastaría contar los fardos como he visto practicar, sino que sería precisa la cuenta y razón de la calidad y cantidad de mercancía, pues la de un fardo puede valer muchísimo más, que la de otro de igual tamaño, como reparó en el examen de este punto el señor don Gerónimo de Uztariz". Ibídem: 127.
[187] Ibídem: 126.
[188] Ibídem: 127-128.

unilateral, o su secuestro a la espera de intercambiar los que no pertenecieran a su comercio por otras ventajas.

Probablemente el autor pensara en el desastre de Vigo del año de 1702. El resultado fue la destrucción de la flota de Nueva España y los barcos franceses que la custodiaban por la armada combinada angloholandesa en una de las primeras acciones navales de la guerra de Sucesión española, suceso producido a consecuencia del bloqueo que esta había efectuado sobre la bahía gaditana obligando a la escuadra franco-española a buscar un puerto alternativo. En aquel momento la *Gaceta de Madrid* definió a la flota de Manuel de Velasco como la más rica que había llegado de América, ascendiendo la cuantía de sus retornos a 40.000.000 millones de pesos, la mitad en plata y la otra mitad en mercaderías. Destacando que gran parte del metal precioso se salvó del ataque, así como la totalidad de los caudales pertenecientes a la Real Hacienda[189].

Lo que nos interesa señalar de aquel acontecimiento es que de los caudales que se pusieron a buen recaudo, en este caso de los particulares, Felipe V se apropió de una buena cantidad que se estimaron como pertenecientes a comerciantes ingleses y holandeses. En este caso las pérdidas fueron mayores para estos que para los españoles ascendiendo dicha requisa a 4.000.000 de pesos. En total dispuso la Hacienda real de 6.994.293 pesos. En mayo de 1703 llegó una petición del Almirantazgo por parte de los comerciantes ingleses interesados en el comercio con las Indias a través de España que, como parte perjudicada, pedían una compensación por las pérdidas que padecieron en Vigo. Esta fue la última flota durante la guerra en la que tuvieron participación los comerciantes de Inglaterra y Holanda pues la flota de Manuel de Velasco había partido de Cádiz en 1699 hacia América[190]. Este era uno de los casos que podía darse tal y como funcionaba el monopolio de la Carrera de Indias. El resultado fue favorable para los intereses hispanofranceses, sin embargo, ese tipo de contingencias bélicas suponían un enorme riesgo que según el pensamiento de Marcenado era más conveniente evitar con la prorrata de la participación comercial con el resto de competidores europeos.

Más allá de estas posibilidades, inspiradas por lo que fue en el siglo XVIII un enemigo implacable en la guerra comercial, podría salvar la inspiración de Marcenado el hecho de que la parte del comercio extranjero permitido tuviera una participación lo suficientemente diversa como para prevenir que ninguna potencia extranjera pensaría en tomar una decisión como la que hemos planteado en el caso inglés a no ser que tuviera

[189] FERNÁNDEZ DURO, *op. cit*. (nota 45), pp. 37-38.
[190] KAMEN, 1997: 15-17.

una ventaja manifiesta sobre sus dos rivales más cercanos. Un ejemplo de oposición de fuerza al potencial marítimo inglés fue la Guerra del Asiento de 1739-1748, si bien con un apoyo francés moderado y una definición táctica defensiva por parte de España acorde, como no podía ser de otra forma, a sus recursos militares y navales, excepto en la escuadra comandada por José Pizarro que partió en persecución de la del comodoro George Anson, las cuales podemos decir que estaban más equilibradas.

Continuando en esa línea del consenso comercial este permitiría hacer el juego de contrarrestar fuerzas opositoras decantando la amplitud o estrechez de la parte extranjera condicionada a la aceptación o rechazo de dicha política[191]:

> Si no obstante eso alguna potencia, por ambición desmesurada, o por envidia, o temor al aumento de nuestras Fábricas, Armadas y Comercio se nos declara contraria, la porción de Comercio nuestro, que tal Potencia disfrutaba, se agregará a los españoles, o (si el Rey lo hallare conveniente) a los neutrales; pero si un poderoso Príncipe se alía con el Rey contra los nuevos enemigos, importaría conceder a aquel Príncipe el referido aumento de Comercio para hacer más común la causa y asegurar al coligado con su propio interés.

Se podría permitir igualmente a las banderas del príncipe aliado con España las mismas ventajas que a las propias en el comercio español de tal forma que, a través de dichas banderas, fueran los españoles partícipes también del beneficio. En caso de llegar a una alianza siempre se tendrían en cuenta los intereses marítimos y terrestres y si la guerra se hiciera inevitable no debería aceptarse como primera opción la adopción de unas capitulaciones en las que, directa o indirectamente, se impusiera una tasa o condujeran a una disminución de las fuerzas marítimas o terrestres, o que afectaran a las fábricas y comercio españoles pues estos eran el instrumentos para mantener y aumentar esas fuerzas[192].

Como hemos visto a través de estos ejemplos el interés por la reforma del comercio español con las Indias era una cuestión de suma importancia pero se hallaba estrechamente ligada al formato secular del sistema de flotas y galeones y no se apartaba, por tanto, de una línea continuista que pretendía respetar la forma pero interviniendo sobre algunas cuestiones de fondo, curiosamente en este caso, reforzando

[191] *Rapsodia económico político monárquica*…, BDH, U/1577: 129.
[192] Ibídem: 129-131.

el monopolio estatal del comercio colonial haciendo más presente en el mismo a la Real Hacienda. Este era el contraste que podía observarse con la propuesta que se hizo en 1718 por el anónimo sanluqueño aunque también mantenía la navegación convoyada para los dos grandes espacios virreinales solo que, en lugar de reforzar la intervención real, dejaba el gobierno comercial del sistema a sus participantes constituidos y representados en una Junta General. Pero como expresión de esa mayor participación de la Corona en el comercio americano, o de su intervención por otras vías que no fueran únicamente a través del aparato fiscal de la Carrera, hay que hacer una última mención sobre la Real Factoría de Indias.

1.7. La Real Factoría de Indias y la consolidación de los caudales americanos del rey a través del *Proyecto* de 1720.

Como señala Antonio Miguel Bernal, la historiografía no ha llamado la atención especialmente sobre este punto, algo que para el autor es esencial y refleja la forma de pensar que la nueva dinastía traía consigo y que incluso puede llegar a entenderse como el principal cambio de la primera mitad del siglo XVIII, manifestándose a partes iguales tanto en una nueva actitud como en las medidas aplicadas. Junto al comercio, el otro epicentro de dedicación reformista durante la centuria fue la Real Hacienda. Es aquí donde el autor radica la importancia, en el proceso de cambio de lo que habría de ser la participación de la Real Hacienda en el negocio colonial. Esto se materializaría en el establecimiento de la Real Factoría de Indias en Cádiz en 1717[193]. La intención era muy clara: "la principal finalidad de la Real Factoría, de nuevo establecida, era la de administración y gobierno de los «caudales de la Real Hacienda» que, en la Carrera de Indias, se exponen a la negociación para mejora y beneficio de la propia Real Hacienda". Para alcanzar esta meta principal se establecía un desglose de las actividades a desempeñar por la Real Factoría:

> a) el proveer con sus *retornos* –los que les correspondiesen de sus negociaciones- de los tabacos que se necesitasen para las labores de Reales Fábricas; b) el *fomento* de los cargues de cualquier nao de S.M. que se apreste para América, bien porque siendo mercaderías necesarias haya tibieza en los agentes económicos privados en negociarlas o porque se presumiese que podrían generar utilidades muy ventajosas en beneficio del

[193] BERNAL, 2001: 194-195.

> Real Erario; c) *facilitar* de sus productos dinerarios los tornaviajes; d) pagar, de los productos dinerarios que por la Real Factoría se obtuvieren de sus tratos mercantiles, los salarios de los jueces y ministros del Tribunal de la Contratación así como los gastos del Tribunal mismo; e) por último –y éste era el móvil que siempre animó empeños precedentes similares-, dándosele crecido fomento a la negociación de la Real Factoría, se podría subvenir con sus *beneficios* a las necesidades de la *Real Hacienda*, en caso de urgencia.[194]

En el momento de cargar los navíos, de lo que era responsable el maestre de plata y permisión quien vigilaba que no se introdujeran mercancías "prohibidas" en las embarcaciones o que no se hiciera carga sin la contribución previa al rey, se tenía en cuenta una división de las mercancías teniendo prioridad los géneros de "enjunques". Esta era una denominación que englobaba al hierro, herraje, clavazón y todo tipo de material para la construcción de astilleros y municiones. A estas se añadían otras mercaderías que iban por cuenta real y de la Real Factoría de Indias. Después de atender los intereses de la Corona se procedía con los del resto de comerciantes y cargadores[195].

A cargo de la misma se encontraba el Intendente de Marina, y su actividad se extendió a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII ocupándose preferentemente de dos productos: el hierro vasco y el tabaco. En el caso del tabaco el interés de la Corona se centraba en hacerlo atractivo para su cultivo a los plantadores de La Habana y, al mismo tiempo, mantener alejados de ese negocio a los comerciantes extranjeros. Para el hierro vasco pretendía mantener la protección de dicho producto en el mercado indiano. Junto a estos bienes, hubo otros que gozaron de la atención de la Real Factoría en un intento por establecer vínculos y fomentar la industria peninsular para el mercado americano: los paños de Barcelona y otras manufacturas de origen catalán como hebillas, polainas o armas; los paños exportados de la Real Fábrica de Guadalajara, los barraganes[196] de Cuenca, y por último, otros géneros comprados en Sevilla y Cádiz o importados de países europeos. Actuaba, por tanto, como un agente económico más y sujeto a las normas de los mercaderes privados. Dentro de este marco de actuación la Real Factoría llegó a obtener unos beneficios líquidos similares a los que se venían dando en la Carrera[197]. Si al principio del capítulo habíamos señalado en tan solo un 5%

[194] Ibídem: 195.
[195] CRESPO, 1996: 167-168.
[196] Tipo de tejido de lana.
[197] BERNAL, 2001: 195-197.

la participación del comercio español para el cambio de centuria y de dinastía, una vez alcanzada la primera mitad del siglo XVIII, en términos relativos, el comercio español se había incrementado ligeramente por encima del 30%, cifra que en términos absolutos todavía resultaba modesta[198]. Pero que no deja de ser significativo del esfuerzo que se venía realizando por parte de la administración.

Los efectos de la Corona tenían que ser vendidos por los oficiales a los más altos precios que pudieran darse. Parte del producto de las ventas servirían para cubrir los costes originados en el viaje y el neto resultante se entregaría en las cajas reales. Se llevaba un registro de estas gestiones ante los oficiales reales del Tribunal de la Contratación, supervisores de los negocios de la Corona. Estos, así como los tratos en los que estaban implicados los virreyes o gobernadores de América tenían prioridad en la carga de sus mercancías en el buque. Después era el turno de los comerciantes particulares según el proyecto de la flota de 1717 por las gestiones hechas en las oficinas de la Intendencia de Marina en Cádiz. La vigilancia de las mercancías transportadas y la fiscalidad correspondían al maestre de plata y permisión, encargado de su cumplimiento por las disposiciones de los proyectos de flotas con las variaciones que se incluyeron posteriormente en el Proyecto de 1720[199].

Este fue el despliegue de la acción de gobierno para América y su plasmación, la cual proporcionó una situación de cierta estabilidad entre los años centrales de 1717 y 1739. Fecha esta última que abre una nueva etapa, pues pone en el ojo del debate dos posturas a raíz de la situación que deparó la Guerra del Asiento (1739-1748): continuar con el viejo sistema o reformarlo, debido a que liberaba a los gobernantes españoles de uno de los principales condicionantes de su política comercial y marítima, las cláusulas inglesas de Utrecht. La adopción resuelta por una de estas dos tendencias vino influida de forma decidida por un nuevo golpe bélico, la Guerra de los Siete Años.

[198] Ibídem: 198.
[199] CRESPO, 1996: 169-170.

Parte III. El equilibrio puesto a prueba: la liquidación del sistema comercial indiano nacido en Utrecht (1739-1759)

El comienzo de la guerra en 1739, conocida como Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, puede llevarnos a pensar que esta se debió fundamentalmente al incumplimiento por parte española de las condiciones impuestas por la Paz de Utrecht hacia los ingleses. Y estos, sobre todo el sector mercantil, en vista de que el gobierno español no hacía llegar la compensación debida para la *Souht Sea Company*, forzaron la ruptura de hostilidades. Esto, que no deja de ser cierto, es, al mismo tiempo, incompleto. La frustración de los comerciantes ingleses había crecido en los últimos años por la decidida política de Patiño de acabar con el contrabando extranjero en aguas americanas. El servicio de guardacostas encargado de este cometido se tradujo en la concesión de patentes de corso a armadores privados[200] que actuaron de forma indiscriminada ante cualquier sospecha de que un buque extranjero pudiera llevar plata española o cualquier otro producto propio de las Indias españolas. Al participar de los beneficios del botín requisado o capturado, hizo de esta actividad un negocio muy atractivo mientras que, al mismo tiempo, beneficiaba a la Corona al aligerar las cargas propias de la lucha contra el comercio directo. La postura de las autoridades españolas se definió por una defensa del *mare clausum*, opuesta a la que pretendían los británicos de libertad de navegación[201], amparándose en la necesidad de que sus barcos pudieran acceder a sus asentamientos coloniales en las Antillas y Norteamérica[202].

La situación no mejoró, y con ello las protestas inglesas fueron en aumento, no solo las del embajador inglés ante la Corte, sino las de los grupos de comerciantes que presionaban en el Parlamento británico para adoptar una postura mucho más rigurosa contra España, cuando no una declaración de guerra abierta. Los ingleses no basaban exclusivamente las cláusulas obtenidas en 1715 en su valor económico, éstas podrían servir de pretexto político para presionar por su riguroso cumplimiento, pues bajo este paraguas legal dentro del monopolio español el comercio inglés venía realizando una penetración directa y constante en las Indias y, para ello, no dudaban en respaldar a su

[200] Un claro ejemplo entre la conexión de las autoridades indianas y los intereses privados puede verse en la Compañía de Armadores de Cartagena de Indias impulsada por el gobernador y capitán general de Cartagena de Indias en 1737 Pedro José Fidalgo. MORENO, 1983: 85-90.
[201] Este debate tuvo su origen en el siglo XVII, cuya obra de referencia fue la del holandés Hugo Grocio *Mare Liberum*, publicada en 1609.
[202] DELGADO, 2007: 135-137.

flota mercante con la fuerza de las armas. En el título de un panfleto de 1727 condensaban de la siguiente forma sus intenciones: *El fondo de amortización más rápido de Gran Bretaña es una gran guerra marítima bien dirigida, y especialmente en las Antillas*[203].

En las Indias se vivía una situación de guerra no declarada que, a partir de 1739, se convirtió en un "período explosivo"[204] en el que los ingleses tomaron la iniciativa. Sin adentrarnos en los detalles exclusivamente militares resumiremos los principales puntos de la contienda en pocas líneas. La estrategia inglesa consistía en dislocar los territorios americanos de la Monarquía rompiendo o neutralizando su sistema de comunicaciones, de ahí el desarrollo de las acciones bélicas en el Caribe y Tierra Firme.

En noviembre de 1739, Edward Vernon atacó de manera fulminante Portobelo, al que siguió el castillo de Chagres con el resultado de sus defensas desmanteladas y con ellas las vías de comunicación interoceánicas. El golpe había sido duro, pero no decisivo. Los siguientes puestos que la marina británica tenía como objetivos eran Cartagena de Indias, Panamá y Santiago de Cuba. En 1741 Vernon intentó tomar Cartagena de Indias pero fracasó ante la defensa organizada por Blas de Lezo y el virrey Sebastián de Eslava. Cuba y Panamá tuvieron el mismo resultado lo que dio lugar a que los ingleses perdieran en 1742 la ventaja que habían adquirido al comienzo de la guerra. La estrategia ideada por el mando británico era mucho más ambiciosa, pues su intención era realizar un movimiento de pinza sobre el istmo, uniendo a las fuerzas de Vernon las de George Anson que habían sido enviadas al Pacífico. Cuando este último llegó a Panamá el plan original se encontraba en un punto inalcanzable, así que alejándose de las costas americanas puso rumbo a Asia con la esperanza de poder capturar el galeón de Manila, cosa que consiguió, y volver a Inglaterra. Florida, objetivo menos importante que los centroamericanos, tampoco pudo ser tomada por Oglethrope. En 1743 Charles Knowles sustituyó a Vernon al mando de las fuerzas británicas, pero la amenaza sobre las costas de Tierra Firme se había convertido en pasajera, sin grandes sobresaltos para los españoles. Hasta el año 1748 no volvió a hacerse sentir el peligro inglés, no obstante con el mismo resultado que se había manifestado a la altura de 1743[205]. El intento de realizar una táctica de estrangulamiento por el istmo de Panamá ya había sido empleada

[203] ANDERSON, 1990: 141-142.
[204] RAMOS, 1983: XXIX.
[205] NAVARRO, 1990: 42-45.

por los franceses de forma parecida entre 1696 y 1697 aunque solo se saldó con la toma y saqueo de Cartagena de Indias[206].

El interés por tratar la guerra del Asiento no deriva solo del exclusivamente militar. Se halla igualmente en las repercusiones que trajo la guerra para el entramado de relaciones comerciales intervirreinales y transoceánicas, algunas de ellas ya introducidas en un proceso de cambio, pero bajo el signo de su restauración por parte de la Corona durante la primera mitad del XVIII. Incluso en 1740 se continuaba insistiendo en la necesidad de articular el sistema de flotas bajo una regularidad anual, pero corrigiendo la parte desbaratada de los galeones de Portobelo. Bernardo de Ulloa propuso que la feria se trasladara de Tierra Firme al puerto del Callao, a donde llegarían por el cabo de Hornos 3.000 de las 6.500 toneladas de mercancías transportadas por los galeones[207]. Una importancia que radicaba en la circulación entre las distintas partes como principal factor de integración de la Monarquía[208], en un momento en el que precisamente por el esfuerzo emprendido de restaurar esas relaciones no había una alternativa lo suficientemente desarrollada como para sustituirla. Sin embargo, la solución se presentó bajo la forma de un recurso viejo y conocido que además iba a demostrar su eficacia ante una posible interrupción de la navegación: los registros sueltos.

1.8. Reajustando los centros: entre la pervivencia y la emergencia.

La guerra demostró la capacidad que tenía España a la hora de emplear sus recursos para preservar su Imperio. Aparte de los choques bélicos, debemos tener en consideración los medios de los que se valió la Monarquía Hispánica para mantener las comunicaciones y, en este caso concreto, las alternativas que se aplicaron entre la Península y América. El medio más eficaz de preservar el comercio durante los años de guerra fue mediante los registros sueltos. Estos no suponían una novedad absoluta[209], pero sí resultaron serlo en un sentido relativo debido a que se convirtieron en un recurso

[206] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1952: 10-11.
[207] DELGADO, 2007: 144-145.
[208] RAMOS, 1970: 115-117.
[209] Este recurso solía emplearse para el tráfico con las zonas que quedaban al margen del monopolio, 21 barcos se habían despachado desde Cádiz a Buenos Aires entre 1647 y 1686. La clave fue, por tanto, la internación y la disputa a Lima de los mercados interiores a mediados del siglo XVIII, CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1947: 21. Otro tanto puede aplicarse para Campeche, Tabasco, Honduras, Santo Domingo y La Habana, lugares donde no llegaba la flota, pero que traficaban en Veracruz. El Consulado de México venía pidiendo su supresión desde 1713, VALLE, 2009-2010: 276.

exitoso durante los años de guerra y aun después de la paz, en 1748, cunado continuaron utilizándose.

La circunnavegación del comodoro Anson y las rutas utilizadas por los navíos de registro abrieron o incorporaron de una forma completa un radio mayor de navegación sobre el imperio. El atlántico sur empezó a tener tanta importancia como el atlántico medio, no solo por el provecho de Buenos Aires durante la contienda, sino por ser al mismo tiempo una zona de paso por el cabo de Hornos para acceder a los grandes virreinatos en la vertiente del Pacífico[210]. Además de la restauración de un Virreinato como el de Nueva Granada[211] en 1739, decisión puramente militar ante la urgencia defensiva por el ataque de Vernon sobre Cartagena. Esta vez la descarga de la defensa militar en Nueva Granada no tendría fecha de caducidad como había sucedido con la intermitente vida del virreinato años atrás.

Por lo que respecta al Atlántico sur podemos considerar lo que el virrey del Perú, José Antonio Manso de Velasco (1745-1761), recogió en su memoria de gobierno, donde se refería al hecho de los registros, a las posibilidades que se le abrió a Buenos Aires con ellos y la respuesta del Consulado de Lima, canalizada también a través del propio virrey. Lo primero que hay que destacar del comercio con Tierra Firme y Perú es que, en este caso, la aplicación del Proyecto de 1720 por lo que respectaba a los galeones de Portobelo fue un fracaso. Si antes habíamos hecho alusión a la necesidad de buscar un equilibrio en su aplicación por parte de Patiño, este necesitó verse acompañado en el esfuerzo negociador por los virreyes.

El virrey José de Armendáriz y Perurena, marqués de Castelfuerte, fue el encargado de su cumplimiento en el Perú (1724-1736). Dando muestras de su talante autoritario, arrebató a los comerciantes los asientos de avería, alcabala y almojarifazgo[212] en 1725, impuestos de cuya recaudación se encargarían los oficiales reales. Consiguió que el Consulado participase en la feria de Portobelo de 1726, sin embargo, los mercaderes limeños prefirieron negociar con el Navío de Permiso. La situación no remontó y a la feria de 1731 también le siguió un pobre resultado[213]. En este caso, buena parte de los capitales peruanos fueron desplazados a Charcas a la

[210] NAVARRO, 2004: 491-492.
[211] La necesidad militar de creación del Virreinato de Nueva Granada ya había sido planteada por el virrey del Perú, duque de la Palata, en la segunda mitad del siglo XVII, CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1952: 19-20.
[212] Estos habían sido negociados entre el Consulado de Lima y la Corona en la década de 1660, SUÁREZ, 2001: 309-310.
[213] PERALTA, 2006: 64.

espera de las cargas que se iban a internar desde Buenos Aires con permiso de la Corona[214]. La operación del Consulado de Lima se basaba en la adquisición de todas las mercancías posibles procedentes del Río de la Plata con el fin de que los potenciales efectos de esa internación quedasen absorbidos por los comerciantes limeños, evitando el menor perjuicio posible. Por el momento todavía gozaba el Consulado de Lima de gran capacidad de maniobra, cosa que variaría con la apertura de la ruta del cabo de Hornos.

Este peligro para los comerciantes limeños se venía haciendo evidente desde el comienzo de siglo. Hasta la década de 1720, los registros que tenían como destino Buenos Aires solo tenían permitido llevar sus mercancías hasta Paraguay y Tucumán. Pero, 1722 supone un cambio que sienta un precedente: la Corona autorizó a Salvador García Posse a internar más allá de estas provincias, pudiendo adentrarse hasta la Real Audiencia de Charcas en el norte y el reino de Chile en el sur. No tendría importancia mencionar este caso si se hubiese tratado de una excepción, no obstante, dio lugar a concesiones de registro e internación similares como las llevadas a cabo por Francisco de Alzáybar y Cristóbal de Urquijo. La ventaja radicaba en el menor coste que suponía el abastecimiento desde Buenos Aires frente a la vía panameña[215].

El contrabando ya había tenido acceso a la plata altoperuana en el siglo XVII, sin embargo, con estos permisos los comerciantes que operaban en Cádiz y Buenos Aires no solo franquearían los límites paraguayos y tucumanos, sino que empezarían a dar forma a una actividad comercial que gracias a la proliferación de los registros durante la crisis bélica, y aun después, amplió y alimentó su radio de acción.

Por otro lado, la ruta del cabo de Hornos ya había sido puesta a prueba. La disputa por los mercados intercoloniales se extendía también a Chile, cuya importancia para el comercio limeño venía siendo creciente desde el comienzo de la centuria. Aquí la lucha fue más enconada debido al contacto directo por la ruta marítima Valparaíso-El Callao, comunicación que si se viese anulada o mermada al reducirse la demanda de productos europeos y cubrirse por las internaciones del Plata, obligaría a los comerciantes limeños a saldar en metálico el valor de las exportaciones chilenas, mientras que al mismo tiempo convertiría a los puertos chilenos en plataformas de distribución de esos mismos productos internando en el Bajo y Alto Perú entre los

[214] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1947: 35.
[215] ARÁZOLA, 1998: 91-92 y 94-97.

puertos de Arica y Pisco. Fue también obra del virrey Castelfuerte eliminar en lo posible ese riesgo prohibiendo las internaciones desde el Río de la Plata a Chile[216].

Los cambios que se estaban produciendo tenían una gran importancia por cuanto afectaban a la tradicional vía de comunicación intervirreinal y ultramarina a la vez. Se trataba de un proceso complejo con varios actores donde tuvo un primer protagonismo el propio Consulado de Lima a la hora de hacer cumplir los asientos negociados con la Corona, actuando de forma deliberada para espaciar los galeones de Tierra Firme ante las dificultades que no solo oponía el rey o los oficiales reales panameños, sino también la situación de precariedad defensiva en que se hallaba el istmo a finales del siglo XVII debido a la transformación del Caribe de un mar propio a un mar internacional[217]. No es de extrañar que la consolidada élite mercantil de Lima optara por buscar opciones alternativas como el comercio directo que acabaron afectando a los canales interprovinciales y en última instancia también a los transatlánticos derivando en una "meridionalización", invirtiendo el eje norte-sur por el de sur-norte, del tráfico marítimo en el que se relacionaban todos los canales[218].

Desde luego la situación no era nada propicia para la restauración del tráfico atlántico en los términos propuestos por el sistema de galeones de 1720. Los impedimentos con los que se topó fueron muchos durante las décadas siguientes. Ya hemos destacado la resistencia de los comerciantes limeños a participar, pero esta actitud no se debía al hecho del monopolio exclusivamente en el cual advertían la desventaja. En primer lugar hay que señalar el efecto que tuvo la llegada de las mercancías francesas durante la guerra de Sucesión a un nivel suficiente como para arruinar la armada de 1708. La navegación por el cabo de Hornos que siguieron practicando hasta 1718 provocó una saturación en los mercados peruanos que tuvo como resultado el no poder celebrarse feria hasta el año mencionado de 1726[219] y aun a regañadientes. Prosigue el virrey, conde de Superunda (1745-1761), con la ruina de la armada de 1737, la cual, debido al inicio de las hostilidades, no pudo celebrar feria en Portobelo. Aquí hay que atribuir parte de la responsabilidad a Vernon, autor de la destrucción material de la ciudad de las ferias, acción que vino a rematar el monopolio que las autoridades venían intentando restablecer desde 1720.

[216] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1947: 29-30.
[217] SUÁREZ, 2001: 378 y ss.
[218] RAMOS, 1967; MALAMUD, 1986.
[219] MANSO DE VELASCO, [1745-1761], 1983: 279.

Además del desorden que provocaron los avatares bélicos, empujando a la plata de Panamá de nuevo hacia Guayaquil y Quito para encontrarse con las mercancías y resolver en lo posible el comercio que pudiera hacerse, fue más grave la pérdida que tuvieron que afrontar los dueños de los caudales tanto por el encarecimiento de mover de nuevo la plata como por la obligación de contribuir a la defensa de Panamá y Portobelo. En vista de este perjuicio, fue necesario abrir de nuevo la ruta del cabo de Hornos para no interrumpir el comercio, medida que también se aplicó para el puerto de Buenos Aires. Es aquí donde el virrey Superunda comienza a hablar en su relación atendiendo a los intereses de los mercaderes limeños al calificar de desorden la extensión al Río de la Plata de los registros sueltos, pues desde Buenos Aires se producía el abastecimiento del Alto Perú. Introducía la duda sobre el cumplimiento de los reales derechos, con la gravedad que pudo representar para la Real Hacienda, afirmando que los navíos llegados a El Callao habían contribuido, cosa que no podía confirmar de los llegados a Buenos Aires, salvando su postura al decir que tenía avisados a los oficiales reales de allí de los que esperaba respuesta. Aparte de la posible relajación en la contribución de los impuestos, añadía que la salida de plata hacia los países extranjeros representaba la actividad comercial del puerto de Buenos Aires, una tendencia que se solucionaría si volviese Lima a ser el almacén de todas las provincias del Virreinato[220].

Sin embargo, el virrey no renegaba absolutamente del sistema de los navíos de registro, aunque reconocía su preferencia por el curso de las armadas. Para ello proponía un plan de acción como solución consistente en dar a los registros sueltos la forma de armadas. Esto suponía un reconocimiento a la utilidad que éstos habían tenido durante los años de guerra entre 1739 y 1748, y al mismo tiempo pretendía reorganizar dicho sistema en base a los intereses de Lima como centro económico principal del Virreinato. En primer lugar, la medida que tendría que adoptarse sería la supresión de los registros a Buenos Aires, concediendo después el tiempo necesario para consumir las mercancías que habían sido introducidas desde este puerto, pero manteniendo abierta la ruta del cabo de Hornos. Para aplicar esa interrupción al Río de la Plata, Superunda escribió al marqués de la Ensenada el 10 de mayo de 1749, informándole de la situación que los registros a Buenos Aires habían ocasionado y por ello pedía el cese de los registros a dicho puerto. La respuesta le llegó el 12 de enero de 1750, en esta Ensenada

[220] Ibídem: 280-282.

comunicaba al virrey que S.M. quedaba enterado de la situación expuesta por Superunda y la acción última y efectiva quedaba reservada a la decisión del monarca. Decía también que los registros sueltos a Buenos Aires cesaban, sin embargo, estos se podrían seguir concediendo sin la internación de las mercancías, ceñidos a las provincias del Río de la Plata, Tucumán y Paraguay[221].

Quedaba claro que no había mucha voluntad de restricción por parte de la Corona. Aquí cabe preguntarse el peso creciente obtenido por Buenos Aires en el tráfico marítimo y su conversión en un nuevo centro referencial para el comercio con las Indias donde el Consulado de Cádiz pudiera ejercer una mayor influencia que en Lima, dominada por su propio Consulado con sus particulares intereses.

La propuesta hecha por el virrey Manso de Velasco, aunque no llegó a establecerse en las líneas sugeridas, nos resulta interesante por tratarse de un testimonio donde se pretendió conjugar el orden antiguo deshecho con los navíos de registro. Desde luego, no podemos negar que se trataba de una propuesta conservadora por cuanto un grupo mercantil veía amenazada su posición por las posibilidades abiertas a otro ante un cambio coyuntural alimentado e intensificado por una situación crítica como era la guerra. Una vez más dejaba claro que el perjuicio se debía a la internación desde Buenos Aires y no al sistema de registros del que reconocía que:

> bien ordenados, ofrecen mayores alivios y utilidades, como no dejan de confesar los interesados; esto consiste en haberse permitido francamente que los vecinos del Perú remitan sus caudales a España, y se les retorne en ropas su importe a su nombre y sin necesidad de valerse del de los cargadores de España, logrando con sola la satisfacción de los fletes y derechos reales las utilidades que disfrutan los mismos factores de Cádiz, de modo que perciben los intereses de su caudal en más breve tiempo que si corriera la negociación por armadas, a que se llega que el público consigue, por los acomodados precios que en el antiguo sistema no disfrutaría, los efectos que necesita.

Ante este reconocimiento de la ventaja comercial que también representaba para los comerciantes limeños, la cual no tardaría en anular, en la medida de lo posible, el Consulado de Cádiz de la misma forma que los gaditanos hacían frente a las presiones limeñas por llevar las mercancías al interior del Virreinato[222], se hace notar que el problema verdadero era el representado por la internación y, en última instancia, por el

[221] Ibídem: 282-283.
[222] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1947: 37.

abastecimiento y distribución en los mercados internos del Virreinato. Superunda, cerraba la propuesta con la reducción de los registros a un número de dos anuales[223] y que solo pudiera celebrarse feria en Lima, excluyendo del comercio interior a los cargadores españoles.

No sabemos hasta qué punto el Consulado de Lima pudo garantizar esa restricción, pero lo que si obtuvo como medida compensatoria frente a la competencia de Buenos Aires fue la autorización para hacer sus compras directamente en Cádiz[224]. Finalmente, Superunda destacaba la mejor navegación por la ruta del cabo de Hornos cuyo único impedimento era su larga travesía, pero de menor riesgo para la pérdida de embarcaciones que Centroamérica, dando la cifra que de dieciocho navíos de registros que habían llegado a El Callao desde 1743 ninguno se había perdido, sumando como no podía ser de otra forma el argumento fiscal, base de toda organización comercial de la Monarquía Hispánica, donde afirmaba que de esta forma la Real Hacienda tenía garantizados sus ingresos e incluso incrementados, pues cuatro registros rendían más que una armada según los libros reales[225].

A pesar de que el tráfico de los registros no adoptó la fórmula sugerida por Superunda, sí es cierto que estos acabaron adoptando una forma convoyada. La preocupación fundamental no había variado, pues se trataba de proteger la plata de posibles ataques enemigos. En este caso, la participación de la Real Armada fue creciente en el acompañamiento de los buques por la ruta del cabo de Hornos. Además, la organización de los registros después de la guerra también se conformó atendiendo en parte a esas necesidades, y en parte también a los intereses de los Consulados de Cádiz y Lima que al agruparse podían intervenir de forma más activa en el comercio. Hasta 1758 los registros se despacharon sueltos, pero poco después fueron agrupados en dos o tres por año hasta 1766. A partir de esta fecha aumenta la regularidad y el número de navíos, contando ese mismo año con ocho[226].

Pero, ante la perspectiva de la conducción del tráfico por el sur del Pacífico, advertía de los riesgos que esto podría acarrear para la zona de Tierra Firme, a la cual no se podía excluir del comercio pues en ello llevaba aparejada gran parte de su defensa. Pese a la reducción de la navegación y el tráfico que experimentó, no dejó de ser un eje

[223] Esta cifra que puede parecernos muy baja no se relacionaba con un volumen reducido. Ateniendo al tonelaje, los navíos que hacían la ruta por el cabo para llegar al Perú eran los mayores de la Carrera, barcos enormes no siendo inferiores a las 200 toneladas. PARRÓN, 1997, p. 451.
[224] DELGADO, 2007: 186.
[225] MANSO DE VELASCO, [1745-1761], 1983: 283-284.
[226] PARRÓN, 1997: 452-453.

vital pues en la zona se encontraban los potenciales puntos de penetración de los estados rivales para desarmar y romper el dominio hispánico. Para evitarlo, proponía mantener en Tierra Firme el situado anual como soporte fiscal principal y con un Asiento de Negros para la zona, lo cual mantendría movimiento comercial tanto de las piezas de Indias como de otros frutos[227]. Lo que se produjo fue una inversión de papeles en el cono sur dentro del mantenimiento de puerto único. Si antes la comunicación directa se hacía entre Panamá-Portobelo (Tierra Firme) y Cádiz, ahora sería entre Lima y Cádiz, trasladándose la vía alternativa, como perturbadora de la navegación directa, de la ruta del cabo a la ruta panameña[228].

No era competencia del virrey, pese a expresar su pensamiento, el tomar la decisión en materia comercial. En esto, el objetivo primordial de la Corona era el mantenimiento del tráfico Península-América, y a ello encaminaba sus esfuerzos. Por tanto, que se mantuviera el sistema de registros sueltos más allá del fin de la guerra significaba que su aportación había resultado valiosa y no solo para la Corona, sino para gran parte de los intereses mercantiles de ambos lados de la Monarquía. Otra cuestión bien distinta era regular el funcionamiento de los registros sueltos obedeciendo a un juego de equilibrios, como se había hecho anteriormente con el reglamento de 1720 y las disposiciones posteriores que lo complementaron, evitando en la medida de lo posible el predominio de uno de los centros de la Monarquía, ya fuese formal como informal, destacando que tanto la Corona como Cádiz, Lima, México o el pujante Buenos Aires tendrían que mantenerse dentro de esas directrices. Se trataba de una posibilidad abierta, ahora la cuestión era la de abrir más puertos ante los navíos de registro, o como proponía Superunda, darle forma de Armada.

Esta cuestión gravitó durante la década de 1750 en el contexto reformista para las Indias, y no se saldó con ninguna solución definida hacia una u otra postura hasta los inicios de las reformas de Carlos III después de finalizar la Guerra de los Siete Años en 1765. El golpe producido por la toma de La Habana y Manila[229] tres años antes hizo ver que el impulso reformista para Indias parecía haberse atemperado más en la aplicación que en el debate y era necesario devolverlo a la primera línea de acción política.

[227] MANSO DE VELASCO, [1745-1761], 1983: 284-285.
[228] PARRÓN, 1997: 456.
[229] Sobre estos sucesos, ocurridos en la fase final de la Guerra de los Siete Años, hay una abundante bibliografía cuya selección resultaría igualmente extensa como para incluirla en este espacio. CALLEJA-O'DONNELL, 1999; LUENGO, 2013.

1.9. El Virreinato de Nueva España: pujanza del Imperio

El Virreinato de Nueva España adquirió durante la primera mitad del sigo XVIII un mayor peso dentro del conjunto imperial, protagonizando una mayor dinámica expansiva a todos los niveles. Sus límites todavía no estaban definidos en la frontera norte y sus vínculos y zonas de actuación se extendían desde el Caribe hasta el océano Pacífico y Filipinas. De esta forma podemos observar cómo los recursos hacendísticos del Virreinato se canalizaban en cuatro grupos importantes hacia cuatro direcciones diferentes. Tres de ellas bajo el signo de los situados: un buen número de ellos para varias plazas del Caribe, otro para Filipinas y un tercero que se iría constituyendo a lo largo de estos años para lo que hoy son los territorios de Nuevo México y Texas[230], agrupados posteriormente bajo la Comandancia de las Provincias Internas. El cuarto grupo no fue otro que el destinado a la Península en forma de remesas, tanto a particulares como a la Real Hacienda.

Esta capacidad del Virreinato de Nueva España se asentó sobre la base de un crecimiento producido a todos los niveles. Tuvo un carácter generalizado y especialmente reconocible sobre la demografía y la economía. En términos generales la población aumentó de algo más de dos millones de habitantes a unos tres millones y medio entre 1700 y 1760. En el mismo período, Nueva España se convirtió en el principal productor de plata, tomando el relevo del Virreinato del Perú, triplicando las cifras que de 572.000 marcos anuales al empezar el siglo pasaron en 1756 a un promedio de 1.500.000 marcos. Las cantidades son igualmente ilustrativas en lo que se refiere a la amonedación cuando en 1700 se acuñaba oro y plata por valor de 3.378.122 pesos hasta llegar a los 13.022.000 pesos en 1759. Esto hizo del propio Virreinato el principal centro consumidor y llevó a que la Real Hacienda triplicara sus ingresos[231], aunque si bien es cierto que no en la misma proporción que nos muestran las cifras de amonedación, de lo que hay que destacar que cada vez más numerario se quedaba en los circuitos monetarios del Virreinato y un volumen considerable llegaba a manos europeas de forma directa, escapando al control metropolitano. El aumento de los ingresos hacendísticos es pequeño durante los primeros años del siglo, dando para los primeros cinco quinquenios una media anual de ingresos entre 1.978.089 pesos y los 2.400.559 pesos. Para el quinquenio de 1726 a 1730 se produce un despegue en las

[230] SERRANO, 2012: 238-248.
[231] LAVIANA, 1991: 45-46.

cifras bajo el gobierno del virrey Juan de Acuña y Bejarano, marqués de Casafuerte (1722-1734), llegando a alcanzar los 3.872.357 pesos anuales que se convertirían en el quinquenio de 1756-1760 en 6.290.115 pesos[232].

Los cambios que se produjeron sobre los canales de circulación entre los territorios integrantes de los virreinatos y de estos mismos con el resto de la Monarquía revistieron una especial importancia, como hemos podido ver, para el caso de América del Sur. Es por ello necesario acercarse al mismo tema en la parte septentrional de las Indias para señalar el efecto que tuvo el dinamismo novohispano sobre su espacio circundante. Ya hemos señalado anteriormente cómo el propósito de Patiño era procurar aplicar el sistema de 1720 sin contravenir más los intereses mercantiles de unos virreinatos que los de otros y del papel que tuvieron que ejercer los virreyes para llevarlo a término, con fortuna cuestionable para el caso del marqués de Castelfuerte en Perú. Sin embargo, paradójicamente fue a un limeño a quien correspondió la tarea de dar utilidad al sistema de flotas y galeones en Nueva España. Este fue el marqués de Casafuerte, quien por su largo mandato podemos decir que vio su labor compensada. No sin dificultades, pudo ejercer su autoridad sobre cuatro ferias celebradas en Jalapa[233], pues ya advertimos del empeño con el que los almacenistas mexicanos procuraban guardar el mercado interno novohispano de las posibles injerencias peninsulares.

Esta actitud no era un reflejo puntual ante una política concreta. Se trataba de una larga disputa que ya se había hecho manifiesta a finales del siglo XVII sobre la base de una complicada situación en el tráfico marítimo y su necesidad de reformularse. Las cuestiones que enfrentaban a los mercaderes de uno y otro lado del Atlántico ya se venían produciendo en Veracruz aun antes de reordenar el tráfico indiano en las primeras dos décadas del siglo XVIII. En 1683 debido a la falta de acuerdo entre flotistas y almacenistas después de quince días de negociación, los primeros acabaron llevando las mercancías de Veracruz a México para su venta[234]. El fracaso de celebrar feria en Veracruz volvió a repetirse en 1706 bajo el virrey Albuquerque[235].

Los comisionistas peninsulares tenían especial interés en internarse porque el rendimiento que podían sacar del comercio era más alto. Como decíamos más arriba, el Virreinato de Nueva España se estaba convirtiendo en el principal centro consumidor del imperio y no solo eso, sino que también adquirió una posición privilegiada como

[232] HEREDIA, 1983: 487.
[233] NAVARRO, 1990: 82.
[234] VALLE, 2009-2010: 270-271.
[235] REAL DÍAZ, 1959: 11.

principal centro redistribuidor de las Indias. Como apunta Mariano Bonialian, se trataba de un "epicentro semi-informal" por una doble confluencia. Por un lado, una confluencia de formas, legal e ilegal; por otro lado, una confluencia de circuitos, el transatlántico, el transpacífico, que conecta con Filipinas, y el intercolonial con el virreinato del Perú[236].

Así, en México, se podía acceder tanto a la plata novohispana como a la andina, hacia donde se dirigía esta de forma fraudulenta para adquirir productos asiáticos como europeos con destino a Lima. Esto explica el empuje que conservaron las flotas a Veracruz y luego a Jalapa, frente al debilitamiento que padecieron las de Portobelo. El propio Consulado de Lima se hacía eco de las maniobras de los flotistas, quienes llegaban a Veracruz con más carga de la necesaria para el Virreinato aprovechando la confusión de los años de guerra (flotas de 1706 y 1708) y la posible internación. De esta situación nacía la dificultad de organizar las flotas anualmente debido a dos razones: la primera era que los flotistas al no poder vender en puerto por la resistencia de los almacenistas decidían internarse en el interior del virreinato para dar salida a las mercaderías; la segunda es que los almacenistas retrasaban las compras lo máximo posible para adquirir los productos al menor coste que pudieran[237]. En el fondo a ninguno de los grupos mercantiles les interesaba el despacho anual de las flotas. A los gaditanos para poder tasar a un precio más alto y a los mexicanos para continuar beneficiándose con el comercio ilícito.

Este punto en común fue el que acabaron consiguiendo, no tanto por conformidad de la Corona, como por incapacidad de esta por impedirlo. Finalmente, en 1728 el marqués de Casafuerte, en apoyo del Consulado de México, puso solución a la cuestión de la internación disponiendo que los peninsulares no podrían vender fuera de Jalapa y, para que volvieran en la misma flota, obligaba a los comerciantes mexicanos a comprar las mercancías a precio de feria o a tomarlas en encomienda. Bajo este nuevo signo tuvo lugar la feria de Jalapa de 1729 sin inconveniente. Esta misma petición también fue exigida al navío de permiso inglés a lo que accedió el rey prohibiendo a los británicos penetrar en el Virreinato. El navío inglés también se convirtió en un factor de retraso de las flotas peninsulares, sobre todo en 1724-1725 y 1732-1733, al que se sumó el reducido caudal empleado por los almacenistas mexicanos y el todavía insuficiente desarrollo económico de los comerciantes del interior del Virreinato para sustituirlos.

[236] BONIALIAN, 2011: 8.
[237] VALLE, 2009-2010: 272-273.

En esta última, el marqués de Casafuerte tuvo que volver a autorizar de forma temporal la internación a los flotistas, por el periodo que durase la feria, como medida para dinamizar la actividad comercial, objetivo que se consiguió en parte. Al término de la feria el 25 de mayo de 1733 habían sido feriados unos 15.000.000 de pesos de los que 12.000.000 retornaban en forma de plata y el resto en frutos de la tierra. El hecho de que solo hablemos de un éxito parcial se debe a que quedaron sin vender unos 7.000.000 en géneros[238].

Por último, frente a la presión ejercida por el Consulado de México en 1728, esta tuvo su respuesta por parte del Consulado de Cargadores de Indias en 1735 cuando la Corona prohibió a los almacenistas mexicanos remitir sus caudales para negociar directamente en Cádiz[239]. De esta forma procuró equilibrarse el choque de intereses, guardando para unos el mercado interno del Virreinato y para los otros el papel de intermediarios para acceder a las mercaderías europeas. Sin embargo, esa prohibición no tuvo un carácter permanente pues ante las presiones ejercidas por los Consulados americanos ante la Corte, el rey acabó cediendo y derogó dicha medida en 1749, pero para evitar más trastornos sobre las ferias de Jalapa, las mercaderías adquiridas directamente por el Consulado de comerciantes de México en Cádiz quedarían depositadas en Veracruz a la espera del fin de la feria, y hasta que el virrey autorizara su internación[240].

La situación que presentaba el Virreinato de Nueva España era muy interesante durante esta primera mitad del siglo XVIII, pues parece adoptar la forma de eje vertebrador de la circulación comercial entre las distintas partes del Imperio. Se trató de una posición de facto no reconocida oficialmente, pero operativa oficiosamente. Y no faltaron intentos por llevar una situación de hecho a derecho. Entre esos intentos destaca el realizado por el virrey duque de Linares en 1711. En una carta escrita al Consejo de Indias proponía abrir el comercio entre México y Perú por el Pacífico así como la libre circulación de metales y mercancías por las vías transoceánicas, atlántica y pacífica. Esta propuesta se apoyaba en la actividad reexportadora que Nueva España venía realizando hacia el Virreinato del Perú, de ahí que Linares apuntase a una serie de requisitos que se traducían en aumentar el volumen del tráfico por las vías transpacíficas

[238] REAL DÍAZ, 1959: 80-81.
[239] VALLE, 2009-2010: 274-280.
[240] REAL DÍAZ, 1959: 88-89.

y dejar de lado los galeones de Portobelo[241]. La propuesta del virrey venía a ser un reconocimiento del papel central novohispano, a la vez que un refuerzo de su situación. Es comprensible, por otra parte, la oposición del Consulado y del propio Consejo ya que entendían que dicho reconocimiento daría a México el monopolio de los circuitos comerciales de la Monarquía. La autonomía que parecía disfrutar Nueva España podría traducirse en una traslación del monopolio del eje Sevilla-Cádiz a Veracruz-México-Acapulco, una postura que la Corona y las instituciones indianas peninsulares no asumirían.

El hecho de que los comerciantes limeños se prestaran al tráfico con México se debió al menor coste con el que podían adquirir los productos asiáticos y europeos mediante el tráfico ilegal por la Mar del Sur[242]. Esta circulación de la plata limeña nos puede ayudar a entender el bajo rendimiento que representaron sus remesas en este siglo, de la misma forma que añade claridad al creciente rendimiento del caso novohispano debido a que de manera indirecta parte de la plata de origen andino llegaba a Cádiz como remesa mexicana[243].

La guerra también afectó al sistema de flotas con destino a Nueva España. Estas se vieron interrumpidas desde finales de la década de 1730 pero no significó un desabastecimiento total del Virreinato, el recurso de los registros sueltos también era conocido para la Nueva España y ya hemos mencionado que los canales de comercio directo se mantuvieron durante todo el siglo. Sí alteró el reparto de las esferas de acción delimitadas unos años antes entre flotistas y almaceneros, pues desde 1744 se supo de factores españoles que prolongaron su estancia en Nueva España más de lo debido para dar salida a sus productos, incluso algunos de ellos llegaron a residir en la capital virreinal durante varios años[244]. Pero, al contrario que en el Perú donde se venía dando un largo proceso de cambio en relación a los circuitos intercoloniales meridionales, en Nueva España, sin un centro redistribuidor que pudiera ensombrecer su posición por cuanto en la misma encontraba término la doble carrera de Indias, fue más difícil aplicar una nueva fórmula con los registros sueltos.

Las voces de los consulados de Cádiz y México se hicieron sentir fuertemente a favor de la restitución del sistema de flotas. En un primer momento, durante los años que duró el conflicto, la demanda se centró por dar a los registros la forma de flotas,

[241] BONIALIAN, 2011: 10-12.
[242] Ibídem: 17-18.
[243] Ibídem: 23-25.
[244] STEIN-STEIN, 2002: 239-240.

concentrados en grupos de cinco o seis y en la reiteración de prohibir a los peninsulares intervenir más allá de la duración de las ferias y de participar en el comercio de los productos asiáticos o autóctonos del Virreinato de la Nueva España[245]. Medida que como hemos visto fue difícil de aplicar por su presencia constante durante la guerra. Finalmente, las flotas a Nueva España fueron restauradas con carácter bianual por Real Orden de 11 de octubre de 1754[246], sin embargo, la primera flota no saldría de Cádiz hasta 1757 gracias en parte a la intermediación de dos agentes al servicio del Consulado de México enviados a Madrid, Francisco Xavier Gamboa y Francisco de la Cotera, quienes alegaron un exceso en la oferta[247]. A pesar de la mella que pudo ocasionar el sistema de registros sueltos en la organización y presencia de los almacenistas mexicanos, los cargadores de Cádiz seguían prefiriendo el régimen de flotas porque de una sola vez podía transportar un mayor número de mercancías, aspecto que unido al hecho de espaciar las flotas, tras su restauración de dos en dos años, contribuía a mantener el mercado de escasez[248] con el que pretendían incrementar sus beneficios. Por otro lado, la internación implicaba un desarrollo necesario de comunicaciones por el interior del Virreinato, siendo mucho más cómodo vender las mercancías de una vez en la feria de Jalapa[249]. Esta fue la última fase de un sistema comercial que venía prolongando su existencia por más de doscientos años.

* * * * *

Durante la primera mitad del siglo XVIII hasta la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) el sistema comercial de la Monarquía Hispánica en relación a las Indias estuvo fuertemente condicionado por las estipulaciones alcanzadas en Utrecht entre 1713 y 1715. Por lo tanto, todo el ámbito reformista estuvo impregnado desde aquel momento por unas claras restricciones que respondieron a los intereses comerciales europeos sobre las Indias españolas y, en especial, a los de Gran Bretaña. Si el comercio americano se vio comprometido de esta forma lo hizo en términos parecidos la fiscalidad que lo trataba y la relación que pudiera darse entre este y la Real Hacienda, afectando así a la forma de organización del mismo comercio: las Compañías de

[245] DELGADO RIBAS, 2007: 166.
[246] Ibídem: 186.
[247] STEIN-STEIN, 2002: 241 y 243.
[248] BERNAL, 2005: 494.
[249] REAL DÍAZ, 1959: 92-96.

Comercio Universal no fueron una realidad como alternativa durante la primera mitad de la centuria como hemos podido ver, sino que imperó el denominado reformismo continuista como la mejor fórmula integradora de los intereses comerciales tanto internos como externos y el mejor marco en el que las concesiones hechas por los tratados internacionales podían ajustarse de la mejor manera. Solo pudieron desbordarse los márgenes impuestos, de forma limitada y parcial, en aquellos puntos en los que la mayor parte del marco comercial tradicional no se veía afectado por esos desbordes: el primer ejemplo fue el de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728). Comercio indiano, fiscalidad y Real Hacienda fueron tres partes importantes durante todas estas décadas en las que los cambios propuestos se vieron determinados por el tratamiento de todas estas materias.

Hemos podido comprobar cómo en el inicio de esta primera mitad de la centuria se definió una actuación que se pudo materializar en resultados concretos así como una serie de ideas coincidentes con los objetivos que impulsaban la acción de gobierno pero que solo quedaron plasmados en el papel: todo ello formaba parte de un contexto reformista en el que se daban caminos a seguir con mayores o menores posibilidades y en los que a partir de su elección se concretaba una política indiana. Tanto el reformismo aplicado como el proyectado contó con una serie de características generales que lo enmarcaban: el interés por el aumento de las rentas americanas de la Corona, así como el del volumen comercial y el de los metales preciosos. Las formas variaban pero no el fondo, solo cabía esperar a una oportunidad propicia para profundizar en alguna tendencia concreta.

2. El contexto reformista del marqués de la Ensenada

El contexto reformista borbónico se ha visto como una categoría amplia que abarca prácticamente toda la centuria del siglo XVIII, sin embargo, el reformismo[250] o los reformismos no fueron unidireccionales. Si tomamos un abanico cronológico amplio este puede definirse bajo una perspectiva completa para todo el siglo. No obstante, si nos acercamos a los temas y a la forma en la que fueron tratados desde un marco temporal más concreto estos ofrecen una doble vertiente entre continuidad y ruptura que contribuye a crear una imagen de múltiples posibilidades al mismo tiempo. Una ramificación en la que el impulso dado a una reforma concreta es susceptible tanto de tener continuidad como de agotarse completamente.

Este esquema es el que nos disponemos a abordar a través del estudio y significado que tuvieron las Indias en una etapa concreta del reformismo borbónico, durante los últimos años del reinado de Felipe V y la mayor parte del reinado de Fernando VI, prácticamente las dos décadas de 1740 y 1750. Para ello, el propio marqués de la Ensenada es nuestro hilo conductor y principal referente en estos años de cambio y posibilidades que se dieron en una parte de la administración indiana peninsular. Aunque no podemos pensar solo en la acción de un personaje por mucha capacidad decisoria que concentrase en sus manos, ya que la coordenada institucional del gobierno indiano, con distinto grado de influencia, se repartía entre cuatro grandes puntos de referencia como eran el rey y, junto a este, su familia y los cortesanos más próximos; el Consejo de Indias; el Consulado de Sevilla y, posteriormente, de Cádiz; y por último, los ministros designados para las Secretarías del Despacho[251], siendo el secretario de Marina e Indias el más estrechamente vinculado a la materia.

Sin pretender alejarnos demasiado de estos "puntos cardinales" del gobierno indiano peninsular, nuestra atención recaerá en mayor grado sobre el responsable de la Secretaría de Marina e Indias y la relación que guardó con ellos, en la medida en que estos tocaban a la política indiana peninsular.

Junto a este marco institucional debemos tener presente también un marco social denso y complementario que atravesaba a sus protagonistas en un espacio de sociabilidad política, como era la Corte, donde se conformaba un entramado de relaciones entre diferentes individuos que traspasaba la parcelación administrativa

[250] Sobre la definición de este y sus límites internos como externos véase GUIMERÁ, 1996: 16-23.
[251] NAVARRO, 1991: 63.

formal en la que desempeñaban las funciones emanadas de los cargos que ostentaban. Esta "informalidad" conformaba un valor añadido por cuanto venía a completar la toma de decisiones más concretas. Parte de esa influencia del marco social denso configurado en el espacio de poder y gobierno indiano, pero no rígidamente organizado por las normas de las instituciones indianas tradicionales, podemos apreciarla en la formación de las juntas que por diversos motivos se establecían. De estas también se sirvió Ensenada para conducir varios temas de la política americanista, dando así amplitud y encuadre a filiaciones concretas, pero necesarias en la toma de determinadas decisiones.

Este interés se debe al protagonismo institucional que reunió Ensenada durante su permanencia en las altas cotas del poder y también porque pensamos que no se ha tenido muy presente, o quizá desde una perspectiva más secundaria, su papel como secretario de Marina e Indias en los temas que a esta segunda afectaban y cómo se relacionaban con el marco reformista que el secretario impulsaba. Evidentemente desde la parte de la Marina, su representatividad es bien conocida.

Por tanto, si el fomento de esta fue uno de los pilares de su acción de gobierno, nos interesa ver de qué forma se relacionaba este aspecto con la política indiana, qué conexiones había y qué pensaba el propio Ensenada entre los vínculos que se daban en los temas de política hacendística, militar e indiana. Si Ensenada es en este capítulo el punto de referencia principal, no podemos dejar de tener presente a otro personaje de importancia durante estos años del reinado de Fernando VI (1746-1759) y que también formó parte del ámbito ministerial como uno de sus protagonistas. Se trata del secretario de Estado, José de Carvajal y Lancaster, quien junto al marqués supo interpretar el momento de neutralidad y recuperación que necesitaba la Monarquía.

Estos dos personajes, tanto Carvajal como Ensenada, que sostuvieron en sus manos asuntos de gran relevancia de la política internacional e indiana, no tuvieron una experiencia directa en el continente americano. Esto, que bien pudiera tratarse de una excepción, fue norma general a lo largo del siglo XVIII. No hubo en la primera mitad de la centuria ningún secretario de Estado o de Marina e Indias que hubiera servido en las Indias, con la excepción de José del Campillo. Con esto queremos destacar que la remisión de información y su flujo entre las distintas partes de la Monarquía era una de las claves del gobierno indiano.

En el caso de Carvajal y Ensenada, y en líneas generales y continuamente la Corona, se mostraron muy activos en lo que a obtener una gran cantidad de información

de los dominios americanos se refiere[252]. Ya fuera por la vía reservada para el marqués de la Ensenada como por la vía del Consejo para Carvajal como gobernador de este. Sin embargo, esto no significó que el conocimiento de la situación que les era remitido fuese el más apropiado a la hora de incluir o extender un proyecto reformista allende el Atlántico. Además, el hecho de necesitar de consultas e informes muchas veces iba en detrimento de la rapidez en las decisiones, teniendo que cambiar en más de una ocasión el parecer original de estas. A esto se sumaba lo que apuntábamos arriba de no tener experiencia directa en Indias, lo que hacía necesariamente que se rodearan de la colaboración de consejeros y oficiales que sí pudieran acreditarla. Colaboración que no solo se canalizaba a través de las vías ordinarias del Consejo y la Secretaría de Marina e Indias, sino también de juntas creadas para temas específicos.

Ambos se dedicaron a elaborar una política independiente para España, lo más cercana posible a sus intereses y, a la vez, lo más alejada de las influencias extranjeras, especialmente las que pudieron ejercer Inglaterra y Francia. Esta andadura por la que querían llevar a la Monarquía fue definida por Demetrio Ramos como el período "iberista"[253], caracterizado por el fin de la guerra en las Indias y el acercamiento hacia Portugal con miras a concretar los espacios de posesión de ambas Coronas en América del Sur. Aunque como luego veremos el concepto de neutralidad fernandina no dejó de crear ciertas tensiones interpretativas ya que Ensenada entendió ese período como un paréntesis en el que no podía desperdiciarse la acción de gobierno en el restablecimiento de las fuerzas de la Monarquía con el objetivo de alcanzar un estado de preparación suficiente como para proteger los intereses españoles al margen de los vaivenes bélicos de los grandes contendientes del momento, Inglaterra y Francia.

---

[252] En 1735, en conformidad con la expedición francesa de La Condamine destinada a medir el arco del meridiano en el Ecuador, Patiño dio unas instrucciones particulares a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, marinos y representantes españoles en la expedición, con el objeto de recabar toda la información posible sobre las defensas, gobierno, recursos y población del Virreinato del Perú. Fruto de esta expedición de reconocimiento fueron una serie de escritos, publicados algunos y otros no, pero que estuvieron a disposición de las autoridades españolas. Entre estos podemos destacar las *Noticias secretas*, texto que sin duda conoció Ensenada además de otras memorias, y la *Relación histórica del viaje a la América Meridional*. Otra de estas obras fue la *Disertación histórica y geográfica*, en la que defendían la pertenencia del Marañón a la parte española en función de la demarcación establecida por Tordesillas. Se trataba más bien de una postura política, pues durante su estancia en Sudamérica no se molestaron en comprobarlo sobre el terreno. Esta reivindicación estuvo apoyada por miembros del Consejo de Indias, el marqués de la Regalía fue el más destacado. Se trataba de una contestación que chocaba con los intereses del secretario de Estado José de Carvajal y Lancaster y sus planes con Portugal, y no es de extrañar que su publicación fuera postergada hasta el reinado de Carlos III, rey más acorde con los términos defendidos en el escrito. LISS, 1989: 94-95.; RAMOS GÓMEZ, 1995: 1571-1573.

[253] RAMOS, 1983: XXXIII-XLI.

La cada vez mayor atención que concentraba el gobierno de las Indias para la Corona y los responsables del gobierno fue un asunto que caracterizó a la política internacional española desde mediados del siglo XVIII[254]. Circunstancia que ya se hizo manifiesta en el reinado de Felipe V pero que suele verse desplazada por el belicismo que rodeó su largo reinado (1700-1746) en el terreno europeo. Aspecto que, por otro lado, no contradice el poder afirmar que en ese primer período se asentaran unas bases para la dirección de los asuntos americanos que hallarían su continuidad en los reinados de sus hijos Fernando VI (1746-1759) y Carlos III (1759-1788). En este sentido, la Guerra de los Nueve Años (1739-1748), solapada en Europa con la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748), hizo que el gobierno de la Monarquía advirtiera una serie de posibilidades y cambios sobre los que actuar una vez lograda la paz y, sobre esta, trabajar para la estabilidad.

La primera preocupación, evidente, fue la de dedicar todos los esfuerzos a ganar la guerra o, por lo menos, a llegar a una situación en la que la negociación de una paz, que se aventuraría difícil, ofreciera las menores complicaciones posibles ante lo que los gobernantes españoles consideraban unas reclamaciones legítimas. Tanto José del Campillo como, desde 1743, Ensenada tuvieron como principal tarea bajo el mando de tres Secretarías la de pagar la guerra del rey, prioritario para ambos pero más para Ensenada que, como recién llegado a la Corte, tenía que ganarse el favor real ante una posible continuidad futura[255]. Por tanto, no es hasta la conclusión de la guerra que José de Carvajal y Lancaster[256] y el marqués de la Ensenada, cabezas principales del equipo ministerial, pudieron dedicar todas sus energías a definir y trabajar en una política americanista para la Monarquía.

El otro punto a señalar es la intervención de las dos Secretarías, de Estado y de Marina e Indias, en la elaboración de nuevas líneas políticas para las posesiones ultramarinas. Esto, por un lado, nos lleva a pensar que dentro del proceso de institucionalización guardaron un importante peso las personalidades que las ocuparon y la acción de gobierno completa que desplegaron al frente de esos organismos y, al mismo tiempo, la densidad del espacio político indiano peninsular. A pesar de que la Secretaría de Marina e Indias, como indicaba su nombre, era la encargada de esa tarea, no es menos cierto que la Secretaría de Estado tuvo influencia en ese espacio. Una

[254] DELGADO, 2001: 73-74.
[255] GÓMEZ, 1996: 70.
[256] Sobre el secretario de Estado y figura clave del reinado de Fernando VI véase MOLINA, 1999; MOLINA, 2003: 491-499; GÓMEZ MOLLEDA, 1955: 117-137.

intervención justificada en la política internacional de las potencias europeas que mantenían intereses extraeuropeos, esencialmente americanos. Una situación que se había mostrado claramente en la década de 1740 con el ruido de las armas, confirmando que el secretario de Estado tuviera muy en cuenta esa parte territorial de la Monarquía a la hora de confeccionar determinadas relaciones diplomáticas y acuerdos. De ahí que no podamos tratar la acción del secretario de Estado, José de Carvajal, como de intromisión[257] en asuntos que por su naturaleza pudieran haber correspondido al gobierno de Ensenada. Es mucho más clara y correspondiente con los hechos verla como complementaria. Una suma de la que, hasta cierto punto, ambos ministros fueron conscientes, pese a no tenerse una mutua gran estima.[258]

Esa posibilidad de complementariedad se hallaba en la convergencia de fondo de los objetivos que se habían planteado más allá de las formas, en este caso divergentes, que cada uno de ellos defendía para alcanzarlos. En este sentido, la diligencia en su trabajo, sin llegar a una ruptura total por oposición de caracteres, pudo garantizar el presentar una imagen de renovación de fuerzas, que estuvo cerca de conseguirse, pero que una vez desaparecidos sus dos principales impulsores, Carvajal por fallecimiento en abril de 1754 y Ensenada por verse apartado del poder y desterrado en julio de ese mismo año por instigación de una facción cortesana, hizo notar que las directrices que la impulsaron todavía necesitaban de su continuidad.

[257] La situación variaría dependiendo de si ambas Secretarías recaían sobre el mismo titular como había sucedido en tiempos de José Patiño o se repartían como era el caso de Carvajal y Ensenada.

[258] Como dice Gómez Urdáñez eran: "distintos, opuestos en casi todo, dieron pronto la imagen del nuevo reinado: proyectos y actividad, celo y lealtad: coincidencia, en fin, en lo que importaba, la restauración de España y la neutralidad para poder llevarla a cabo. Que Carvajal siguiera tozudamente su sistema de paz, fundado en una moderna diplomacia, y Ensenada prepara la "guerra sorda", mediante un plan de rearme naval sin parangón en la historia de España, esa diferencia, la realmente importante, llegó menos a los reyes que lo que creyeron eran simples fricciones entre dos hombres opuestos, rivales en lealtad y en presentarles éxitos". GÓMEZ, 2002: 69.

Parte I. La pugna institucional por el espacio político indiano.

2.1. Los Borbones y un nuevo modelo administrativo: las Secretarías de Estado y del Despacho Universal.

La entronización de Felipe V en España trajo consigo una serie de cambios que, de manera inherente, se hallan en el contexto bélico de la guerra de Sucesión en la que se vio inmersa la Monarquía desde 1702. Así, las urgencias y necesidades que ya se venían manifestando desde el último tercio del siglo XVII se toparon con una toma de conciencia mayor, lo cual no quiere decir que esta no fuera importante con anterioridad, no tanto para el debate sobre qué reformar como en la búsqueda de mayor efectividad de las decisiones que debían adoptarse para implantar el cambio más rápidamente. Se hacía necesario un mayor impulso de la ejecutividad política[259].

El viejo cuerpo político de la Monarquía venía desde largo tiempo atrás mostrando sus problemas en lo que a su operatividad respectaba, tanto desde los aspectos temáticos como territoriales representados institucionalmente en los Consejos. Las carencias que pudo ofrecer fueron reconocidas con mayor o menor fortuna y en más de una ocasión intentaron corregirse, aunque la sensación que prevaleció fue, más bien, la de un paliativo temporal sobre sus efectos, pero que no alcanzaba sus causas. El régimen del conde-duque de Olivares[260], ejemplo del mayor empeño reformista durante el reinado de Felipe IV, tuvo pesadas consecuencias. Estas parecieron agravadas con la sucesión de un heredero enfermizo, Carlos II, y fueron enfrentadas por los esfuerzos de personajes como Juan José de Austria, el duque de Medinaceli o el conde de Oropesa[261], quienes vinieron a dotar con su gestión de la resistencia[262] necesaria para sostener la Monarquía debido al sobreesfuerzo político, fiscal, económico y demográfico a la que parecía haberla abocado el régimen olivarista en los años de su valimiento, entre 1621 y 1643.

[259] Siempre teniendo presente la definición del poder en el Antiguo Régimen, evitando análisis retroactivos que tracen una línea de continuidad entre los aparatos administrativos y las formas de organización política antes de la fase revolucionaria y liberal decimonónica. La función y aplicación de la justicia como suprema gracia en la función real todavía ejercía una gran influencia en la forma de entender la capacidad de intervención, expresada esta a través de una potestad jurisdiccional. Véase MANNORI, 2007: 128-132 y 136.
[260] ELLIOTT, 2004; para la gestión indiana del valido véase AMADORI, 2013.
[261] LYNCH, 2010: 731-736 y 762-771.
[262] STORRS, 2003: 39-61.

Sin embargo, en los últimos años del siglo XVII, la postración y enfermedad del rey parecieron traspasar el desenvolvimiento de los órganos tradicionales, los Consejos. El gobierno se halló en el paroxismo ante el problema sucesorio. Esta situación permitió un mayor respaldo por las juntas, las cuales actuaron sobre los asuntos más acuciantes y al mismo tiempo se conservó un nexo administrativo entre el rey y los negocios de la Monarquía representado por la Secretaría del Despacho Universal que desempeñaba Antonio de Ubilla y Medina[263] desde 1698[264]. Sobre esta base se fue construyendo la posterior reforma de las Secretarías con la intención de dotar a la organización institucional de mayor verticalidad y ejecutividad frente a la horizontalidad y carácter jurisdiccional y consultivo que secularmente encarnaron los Consejos. Por tanto, no nos encontramos ante una novedad en términos absolutos ya que parte de un estrato, un cargo propio de la dinastía de los Habsburgo, pero al que se le atribuyeron toda una serie de cambios y competencias que la alejaron de su punto de partida original.

El secretario del Despacho continuó realizando sus funciones a la llegada de Felipe V. Incluso en 1703 su posición parecía verse consolidada, con la posible intención del rey por evitar suspicacias debido a una excesiva influencia de sus colaboradores franceses. El principal problema con el que se topó fue el gran número de temas y papeles con los que tuvo que lidiar y que hacía peligrar el ritmo de trabajo de la Secretaría, dando a entender al mismo tiempo que los Consejos no habían recuperado su funcionamiento normal[265]. Muchos de estos cambios fueron indisociables del compás de la guerra.

Poco tiempo después de la llegada del rey a Madrid empezaron a tratarse los asuntos de la Monarquía en el denominado Consejo del Despacho en el que se dejó notar la influencia francesa por mano del marqués de Harcourt, embajador de Francia, acompañado por los más destacados apoyos castellanos: el cardenal Manuel Portocarrero, Manuel Arias, presidente del Consejo de Castilla, y Antonio de Ubilla. El peso de la situación internacional favoreció la intromisión de Luis XIV en los asuntos hispánicos. Además del mencionado embajador, colocó como camarera mayor de la reina María Luisa de Saboya a Marie Anne de la Trémoille, princesa Orsini. Ese Consejo, formado a la llegada del rey, vio alterada su composición entre los años 1701 y 1705. Durante ese período fue normal oír en la Corte los nombres del marqués de

[263] La autora lo nombra como Francisco de Ubilla, pensamos que puede tratarse de una equivocación por su parte. Sobre el personaje y su cargo véase HAMER, 2006.
[264] LÓPEZ-CORDÓN, 2000: 95-96.
[265] Ibídem: 97.

Harcourt, Juan Orry y otros que no escaparon a los reajustes propiciados por el monarca francés, más que por su nieto, ante las tensiones y rivalidades que se iban suscitando en el seno de la administración de la Monarquía[266].

No obstante, hubo todavía un período de cierta continuidad en el que no se profundizó en la alteración de la administración, mostrando el rey y sus consejeros una mayor inclinación por la prudencia que por la reforma abierta, pues pese a la legitimidad, la nueva dinastía no estaba afianzada del todo. Era en 1705, con Orry como protagonista, cuando se procedieron a introducir los primeros cambios.

Aunque no podamos precisar cuál era el programa reformista de Felipe V y sus consejeros nada más cruzar los Pirineos, si realmente tenía una idea clara del mismo o qué trabas se hubiera encontrado en una Europa en paz en lugar de una Europa en guerra, sí llegaron a hacerse evidentes ciertas fases, o mejor dicho, impulsos en su aplicación. En un primer momento pareció darse un camino conciliador y de respeto por las leyes, fueros y jurisdicciones tradicionales de los diferentes reinos como puso de manifiesto la visita que hizo a Cataluña entre 1701 y 1702[267]. Desde el punto de vista de la organización político-territorial, la guerra[268] impuso la adopción del modelo de intendente de estilo francés, con grandes competencias en materia fiscal y militar.

En el plano internacional, hasta la segunda mitad del año 1704, en la guerra se hizo notar la iniciativa francesa. Pero en esa fecha se produjo la derrota borbónica en Blenheim a manos del duque de Malborough y el príncipe Eugenio de Saboya. Dos años después siguieron las derrotas de Turín y Ramillies. El momento más crítico se vivió en los años 1709 y 1710 cuando Francia solicitó una paz separada en dos ocasiones.

---

[266] Tanto la princesa de los Ursinos como Orry hicieron un paréntesis en su presencia en España por orden de Luis XIV. Amelot fue otro de los nombres destacados en la relación hispano-francesa en Madrid como embajador de Francia. LEÓN, 2002: 45-46.

[267] PÉREZ, 2000: 57-106.

[268] Hay que tener en cuenta una serie de "provocaciones" mantenidas por Luis XIV como representante principal de la relación hispano-francesa que acabaron haciendo inevitable el choque entre este y las potencias aliadas: "el ataque de la armada angloholandesa en Cádiz en el verano de 1702, aunque en principio fracasado, era una llamada de atención que iba a determinar el regreso de Felipe V a la Corte madrileña, poniendo así fin a su experiencia bélica en Italia. No solo resultaba inevitable la guerra, sino que empezaba a alcanzar de lleno a los territorios centrales de la Monarquía, a los territorios peninsulares. Tampoco parece que Luis XIV tuviera interés en evitar esa guerra, sino todo lo contrario: Felipe V no renunciaba a sus derechos a la sucesión francesa; las tropas galas habían penetrado en Flandes y expulsado a las guarniciones holandesas que garantizaban la protección de las Provincias Unidas; y en septiembre de 1701, Luis XIV había reconocido los derechos del Pretendiente, Jaime III Estuardo, a la Corona de Gran Bretaña. Se trataba de una provocación tras otra, de forma abiertamente opuestas a las cuidadosas prevenciones de Carlos II en su testamento. Así que la declaración de guerra, limitada en los primeros momentos al Emperador, se había convertido en la de la Gran Alianza (Austria, Inglaterra y Holanda) el 7 de septiembre de 1701. Y en 1703 la engrosarían Portugal y, a pesar del matrimonio de Felipe V, Saboya". CASTRO, 20015: 137-138.

Incluso internamente tuvo una importante repercusión, la relación hispano-francesa vivió su peor momento. La reacción desde la Península fue especialmente dura a todos los niveles, pero sirvió para afianzar la lealtad castellana a Felipe V. Si miramos a esa relación entre los hechos bélicos y las decisiones políticas internas podemos ver un claro ejemplo en la victoria de Almansa el 25 de abril de 1707 que tuvo como respuesta la abolición de los fueros de Aragón y Valencia como consecuencia a la sublevación y apoyo brindado al archiduque Carlos de Habsburgo. La tranquilidad en la Península para las armas de Felipe V, después de una segunda ofensiva aliada, vino con las victorias en 1710 de Brihuega y Villaviciosa[269].

Entre 1705 y 1714, se dio el primer atisbo de organización del nuevo modelo. Llama la atención la distancia de casi diez años entre una fecha y otra de los reales decretos, lo cual nos puede llevar a pensar en la precaución que todavía quería mantener Felipe V ante mudanzas excesivas respecto al primero y, sobre el segundo, el decidido respaldo al camino que se emprendió en 1705. El 11 de julio de este año un Real Decreto procedió a una primera separación de los temas tratados por el secretario del Despacho Universal, dividiendo a su vez la propia Secretaría en dos. Una se encargó de los asuntos de Guerra y Hacienda y a la otra correspondieron las funciones de todo lo demás[270]. El siguiente Real Decreto de 30 de noviembre de 1714 vino a aportar una mayor división en aras de la racionalización del trabajo y la mejora del despacho, de tal forma que esas dos primeras divisiones pasaron a cuatro: Estado, Asuntos Eclesiásticos y Justicia, Guerra y Marina e Indias. Esta medida fue transmitida a los Consejos para que comunicasen a los secretarios de su ramo los temas a tratar. Las competencias de Hacienda quedaron en manos de Orry bajo el título de veedor general, cargo en el cual no duró mucho y que tras su caída pasó a ser Secretaría de Hacienda, igualmente de corta duración ya que fue suprimida en abril de 1717 por real decreto. Hasta la década de 1720, no volvió a tomar forma esta Secretaría[271].

Como hemos podido ver, el desarrollo de la nueva administración no se hizo en la forma de una única decisión, así como su afianzamiento se fue asentando sobre la base de su práctica, de ahí los vaivenes que parecen representar la aparición y desaparición de determinados organismos. La Secretaría se encontró en la coexistencia con los

[269] LEÓN, 2002: 48-50.
[270] Esta parecía consolidar una primera separación en el año 1703, por la que los asuntos de guerra de la secretaría del Despacho Universal que ocupaba Ubilla fueron transferidos al marqués de Canales, quien contó con la ayuda y colaboración de Jean Orry, situación que se prolongó hasta mediados de 1704, CASTRO, 2000: 155-183.
[271] LÓPEZ-CORDÓN, 2000: 97 y 99-100.

heredados Consejos, los cuales tampoco escaparon a la remodelación. La consolidación de las secretarías como nuevo vértice de la acción de gobierno no se hizo evidente hasta la segunda mitad del siglo XVIII, abarcando una primera etapa de maduración durante las tres primeras décadas del siglo. Una primera etapa que dio a las Secretarías una continuidad prácticamente inalterada hasta los últimos años del reinado de Fernando VI.

En un primer momento, las Secretarías tuvieron un marcado carácter personal derivado del titular que las ocupara, hecho que repercutió tanto en la organización de las mismas como en la rutina de trabajo. Sin embargo, esto no fue obstáculo para que los oficiales de las oficinas de las Secretarías fueran ganando en profesionalidad, especialización y regularidad, llegando a ofrecer a sus integrantes una incipiente carrera administrativa[272], ascendente hasta determinado punto, pues la titularidad de las secretarías siempre mantuvo un carácter político[273]. En origen, las Secretarías del Estado y del Despacho Universal se nutrieron de las personas que ocupaban las secretarías de los Consejos, de tal forma que desde un primer momento quedó establecida una conexión entre una y otra institución, aunque fuera meramente para completar los cuadros de su administración. Paradójicamente el flujo que iba de las secretarías de los Consejos a las del Despacho se alteró, adoptando la dirección inversa en la segunda mitad de siglo debido al "techo" con el que se toparon muchos oficiales al verse apartados de la titularidad de la Secretaría del Despacho en la que trabajaban, y ofreciéndoseles más como "compensación y retiro" el paso a las secretarías de los Consejos[274].

La primera etapa de madurez que comenzó con los dos primeros pasos dados a favor de las Secretarías del Despacho, en las primeras dos décadas de reinado de Felipe V (reales decretos de 1705 y 1714), conoció una última fase en el decenio de 1720. El año 1714 trajo consigo novedades importantes en lo que a cuestiones políticas se refiere. Entró en escena la nueva esposa del rey, Isabel de Farnesio, que junto al cardenal Alberoni formaría el nuevo binomio de influencia sobre el monarca

[272] "[…] hay que resaltar una serie de normas que afectaron a todo el personal de las Secretarías que redundó en beneficio de su estabilidad y profesionalización; me refiero sobre todo a los decretos promulgados en 1721, uno regulando la «*provisión de oficiales de las secretarías del Despacho y su remoción*» y otro sancionando la fijeza del personal de las Secretarías del Despacho con títulos firmados por el Rey sin que el Secretario de Estado pudiera destituirlos, lo que permitía un cursus honorum a través de una jerarquización interna de base piramidal; al que habría que añadir un real decreto de 1717 sobre dobles empleos y dobles sueldos, declarando la incompatibilidad de trabajar en varios cargos a la vez, lo que también repercutiría en la especialización de estos funcionarios"., FRANCO, 1997: 54.
[273] LÓPEZ-CORDÓN, 1995: 199-200.
[274] Ibídem: 187-188 y 201-202.

desplazando al representado anteriormente por la princesa Orsini y Orry. Para el caso que nos ocupa de las Secretarías, se volvieron a experimentar unos años de titubeo, en los que el camino abierto a favor de la especialización según ramos específicos se paralizó e incluso dio marcha atrás, como mencionábamos más arriba en el caso del cargo de veedor general. Igualmente sucedió con la Secretaría de Marina e Indias al ordenar Felipe V a Bernardo Tinajero como su titular, en 1715, que los asuntos tratados por esta pasaran a manos de los tres secretarios Miguel Fernández Durán (Guerra), Manuel de Vadillo y Velasco (Justicia) y el obispo de Gironda (Hacienda). El cuadro lo completaba José de Grimaldo como secretario de Estado. También debía entregar Tinajero a los secretarios del Consejo de Indias todos los papeles que guardase mientras fuera secretario de dicho sínodo[275].

Desde este año hasta 1717 el conjunto de las Secretarías se mantendría distribuido en cuatro ramos diferenciados. La desaparición de la Secretaría de Marina e Indias estuvo compensada por la aparición de la de Hacienda. Esta, como ya apuntamos más arriba, apenas duró dos años integrando sus asuntos, como sucediera con la que ostentaba Tinajero, en la Secretaría de Justicia. Por tanto, para 1717 lo que parecía una dirección en la racionalización y concreción de los asuntos a tratar parecía interrumpirse por un nuevo paréntesis de concentración representado por tres Secretarías: de Estado, de Guerra y Marina, y de Justicia, Gobierno Político y Hacienda. Esta situación se mantuvo pese a la desconfianza que Alberoni guardó sobre Grimaldo[276].

La culminación de la que venimos hablando se produjo entre diciembre de 1720 y enero de 1721, dando por fin al cuadro de las Secretarías el aspecto que conocería durante la mayor parte del siglo XVIII de cinco ramos diferenciados. En diciembre de 1720 los temas de Hacienda volvieron a separarse para cobrar entidad propia como Secretaría de Hacienda. En enero de 1721 se divide la Secretaría de Guerra y Marina, manteniéndose una bajo el título de Guerra y dando lugar a otra, de nuevo la de Marina e Indias, nombrando para el cargo a Andrés de Pez[277]. Lo que sí se produjo fue una concentración de varias secretarías en manos de un único secretario como sucedió con Patiño, Campillo o Ensenada[278].

Se puede pensar que esta tendencia tuvo un cierto parecido con la aparición de los validos en la primera mitad del siglo XVII, pero se trata de procesos diferenciados, sin

[275] ESCUDERO, 1969: 304-305 y 307.
[276] Ibídem: 308-313.
[277] Sobre este personaje y su relación con Patiño ya se habló en el primer capítulo.
[278] ESCUDERO, 1969: 314-315.

ir más lejos, por la nueva situación administrativa en la que se encontraban esos personajes. Es más fácil entender esta acumulación de titularidad como una forma de agilizar el tratamiento de los temas, en lugar de tener que coordinarse cinco personas distintas en varias reuniones para tratarlos. Lo que sí hay es una semejanza entre ambas figuras en la consecución de una mayor ejecutividad y agilidad en el despacho de los asuntos.

Sin embargo, la reunión de los ministros de los diferentes ramos no fue un hecho excepcional o heterodoxo: más bien parecía responder a la lógica del nuevo modelo de gobierno comprendido como de acción directa, cuya facilidad podría radicar en la coordinación de las principales materias a la hora de tratarlas entre los ministros y el rey. Pero a pesar de no ser una medida extraña, esta no tuvo regularidad, debido a esa tendencia a la concentración. Solo hasta cierto punto se procuró darle una forma institucionalizada ya avanzada la segunda mitad del siglo, bajo el reinado de Carlos III y de la mano de Floridablanca al constituir la Junta de Estado en 1787[279].

2.2. El Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias.

La Guerra de Sucesión y la Paz de Utrecht de 1714 tuvieron importantes consecuencias en la reorganización político-territorial de la Monarquía Hispánica. En primer lugar el proceso de conquista de los ejércitos borbónicos en la Corona de Aragón conllevó la aplicación directa de una serie de decretos entre 1707 y 1716 que vinieron a minar la singularidad política de esos territorios y que paralelamente tuvo fiel reflejo en el orden polisinodial: en 1707 fue decretada igualmente la extinción del Consejo de Aragón[280]. La misma acción se repitió cuando reconocida la paz fue desmembrada la Monarquía de sus posesiones europeas, el Consejo de Italia desapareció. En el caso del Consejo de Flandes fue objeto de una reforma al recibir unas ordenanzas unos meses antes del fallecimiento de Carlos II en 1700, en abril de 1701 volvió a ser modificado, hasta que el 29 de marzo de 1702 un Real Decreto lo dejó "sin exercicio"[281]. Si atendemos a los casos de Aragón, Italia y Flandes parece que la simplificación administrativa se vio fomentada por una doble vía: la iniciativa real, por un lado, y la producida por el resultado de la contienda, por el otro. A la altura de 1715, a excepción del Consejo de

[279] LÓPEZ-CORDÓN, 1995: 192-193.
[280] En aquel año por el mismo decreto de julio de 1707 se dispuso que los asuntos de Cerdeña y Baleares pasaran al Consejo de Italia, y los de la Orden de Montesa al de Órdenes. ESCUDERO, 1987: 100.
[281] Ibídem: 97-98.

Castilla, solo quedaba un Consejo territorial, el más importante por la jurisdicción que abarcaba tanto en territorio como en materias. No era otro que el Consejo de Indias, el cual en esos primeros quince años de siglo no escapó a varias reformas, ya fuera por mejorar su funcionamiento, por represalias a una posible influencia austracista o como adecuación a su nuevo par representado por la Secretaría de Marina e Indias.

En el último tercio del siglo XVII, el Consejo de Indias ya había captado la atención de los espíritus reformistas. En aquellos momentos la necesidad más perentoria se identificó con la del mejor uso de los recursos fiscales y los responsables del gobierno procuraron ahorrar costes innecesarios, de ahí que la razón de ser de las medidas estuvieran encaminadas a eliminar el efecto negativo de la venta de cargos[282] y el exceso de oficios que generaba. Destacaron tres que tuvieron al conde de Oropesa como protagonista: la primera de 1677; la segunda diez años después, en 1687; y la tercera en 1691. La primera afectó a la reducción de plazas y la supresión de la Cámara de Indias. La segunda incidió sobre los efectos de la venalidad que apuntamos al eliminar las plazas compradas y las supernumerarias. Y la última estableció la planta del Consejo en un presidente, ocho consejeros togados y dos de capa y espada, además de un fiscal y dos secretarios; la Cámara de Indias quedaba restablecida de nuevo con un presidente y tres consejeros. La reforma de 1687 no tuvo los resultados esperados ya que a la llegada del nuevo rey, por un decreto de 6 marzo de 1701 se reducían los titulares supernumerarios y se volvía a suprimir la Cámara de Indias[283].

En 1706 tuvo lugar un momento crítico cuando Felipe V se vio obligado a dejar la Corte ante la llegada de los ejércitos austracistas. El 17 de junio ordenó que no se reunieran los Consejos en Madrid, dejando a sus miembros sin poder alguno. La obediencia no cundió en todos los consejeros, llegando a tener alguna actividad reconocida los de Castilla, Órdenes e Indias. Con la recuperación de Madrid la respuesta de Felipe V no se hizo esperar: por decreto de 16 de septiembre dio "por vacas a todos los ministros de la tabla, las plazas que servían en los Consejos". El Consejo de Indias, con ocasión de la entrada de las tropas del archiduque Carlos en Madrid en el mes de junio de 1706, había ordenado a la Casa de la Contratación acatar la autoridad del pretendiente Habsburgo[284]. Esta actuación del Consejo puede entenderse en parte por el recelo que pudo despertar entre los ministros del mismo la decisión de Felipe V de

[282] Sobre este tema véase BURKHOLDER-CHANDLER, 1984; SANZ, 2009.
[283] ESCUDERO, 2005: 676-677.
[284] Ibídem: 676-677; ESCUDERO, 1987: 100.

otorgar una serie de privilegios a las compañías francesas con el perjuicio que eso conllevaba para los intereses hispánicos[285].

Estos acontecimientos sirvieron a Felipe V para devolver al Consejo de Indias la planta que había recibido en la última década del siglo XVII. E incluso superándola en su reducción al fijar esta en seis consejeros por Real Decreto de 27 de septiembre de 1706. Recordemos que por las reformas de Carlos II en 1691 y de Felipe V en 1701, que confirmaba la anterior, el Consejo había quedado compuesto por diez miembros. Pese a la respuesta regia por el agravio que le hizo la institución, este no vio afectadas sus competencias con el Real Decreto[286].

Esta medida produjo dos interpretaciones principales: por un lado, se achacaba el castigo ante una actitud rebelde, lo cual se traduciría en la desconfianza del rey hacia el organismo y el inicio de su declive[287]; por otro lado, el objetivo sería el de posibilitar una mejor gestión de la institución al reducir su número debido a la proliferación de los supernumerarios que habían llevado al sínodo al número de veinticuatro miembros, así como un mejor entendimiento con el Consejo de Despacho a través del cual gobernaba Felipe V en aquel momento[288]. Pero, además, el posible efecto castigo quedaba fijado en los miembros concretos que habían traicionado la confianza del rey, pues la reducción por decreto se fue diluyendo ya que apenas pasado un año el total del Consejo lo componían el presidente y once ministros. Esta laxitud en el rigor de la aplicación puede entenderse por una doble necesidad: la de forjar nuevas fidelidades y la de ingresar dinero con el beneficio de las plazas[289]. De ahí que la responsabilidad incidiera más de manera personal sobre los ministros con voto que lo formaban en aquel entonces que en un golpe contra el Consejo como institución, sobre todo al observar que no fueron tocadas sus funciones[290].

Al igual que la creación de las Secretarías del Despacho, la trasformación de las plantillas y la merma de competencias no se hicieron de una sola vez. El número de cambios que sufrieron los Consejos por parte de los colaboradores del rey nos indica que compartieron las mismas dudas a la hora de alumbrar un nuevo modelo administrativo de Monarquía. El peso de una tradición de gobierno era todavía lo suficientemente fuerte como para ignorarlo de la manera más deliberada. Es por eso que

[285] Véase el capítulo I.
[286] BURGOS, 2015: 81-82.
[287] Ibídem: 100-101.
[288] ESCUDERO, 2005: p. 679.
[289] BURGOS, 2015: p. 105.
[290] Ibídem: 83-84.

llama la atención que se pase en 1706 de una idea general de reducción de la plantilla de los Consejos a otra que, en 1713, abordara una reforma general de los mismos en sentido contrario, es decir, en el aumento destacado de sus miembros. Al igual que sucediera en 1706, se ha visto esta nueva fase como un intento de revitalizar el papel de los Consejos, aunque sea desde el incremento de su peso numérico, pero, de la misma forma, el hecho de multiplicar sus plantillas pudo deberse a un interés por relegarlos, sobre todo, en la parte que comprendió a sus presidencias. La unidad de gobierno de estos se centraba sobre una única presidencia que, a raíz de los cambios introducidos en 1713, acabó por dividirse entre varias. Los decretos de 10 de noviembre de ese año afectaron a los Consejos de Castilla, Hacienda, Órdenes y al de Indias. Un último decreto de 23 abril fue aplicado al Consejo de Guerra. Estos incidieron, principalmente, sobre tres puntos: el aumento del número de consejeros, la multiplicación de las presidencias, que ya hemos señalado, y la reforma de las salas de los Consejos[291].

En concreto y por lo que respecta al Consejo de Indias, su presidencia única se dividió en tres, el número de consejeros creció hasta veinte, diez togados y diez de capa y espada, dos abogados generales, un fiscal y tres secretarios. Además, la actividad del Consejo tendría lugar en tres salas, las de plenario, gobierno y justicia. En cuanto a la hacienda y comercio de las Indias sería tratado en una Junta creada *ex profeso* compuesta por tres consejeros de Indias y tres de Hacienda, presidida por uno de los presidentes de este Consejo, con dos fiscales, uno por cada ramo, y un secretario, independiente de los Consejos implicados. En este caso el nombrado fue Jerónimo de Ustáriz. Pese a tener un sentido general, los decretos de 1713 tuvieron poca vigencia ya que dos años después volvió a emprenderse una revisión conjunta de todos los Consejos anulando dicha ampliación cuantitativa.

El decreto específico para Indias tuvo fecha de 5 de agosto de 1715. Por este la presidencia volvía a ser una, desaparecieron los abogados generales y los consejeros se redujeron a la mitad, ocho togados y dos de capa y espada. Fue creado un segundo procurador general en respuesta a la consulta formulada en febrero del año anterior. La Junta de Guerra fue restablecida de nuevo (había sido suprimida en 1713) y las secretarías volvieron a ser dos[292] (una para Perú y otra para Nueva España). Aunque el camino que se tomó fue el de distinguir dos modelos no necesariamente contrapuestos, hubo voces que reclamaron una mejor correspondencia e integración entre lo nuevo que

[291] ESCUDERO, 1987: 103-109.
[292] GARCÍA, 2004: 176-177; ESCUDERO, 2004: 102-103; ESCUDERO, 2005: 680-681.

se quería forjar y lo viejo que creían necesario mantener. En este sentido fue interesante la propuesta del embajador francés D'Aubigny, quien sugirió devolver los Consejos a su antigua planta y que el presidente de cada uno de ellos despachara con el rey actuando como secretarios de Estado[293].

Entre estos dos años se había producido la creación de la Secretaría de Marina e Indias, situación que no podemos dejar pasar inadvertida como ejemplo del pulso que se vivía en la Corte por la inclinación de una determinada vía reformista del órgano central del gobierno indiano. Sin ir más lejos, el mismo año de 1715 dicha Secretaría fue suprimida coincidiendo con la modificación del Consejo. En 1717, vuelve a variar la estructura del Consejo. Tres decretos fueron dados el 30 de enero, uno de ellos designó a Andrés de Pez como gobernador, nueva figura que sustituía a la del presidente, cargo vagamente especificado en sus características. El número de consejeros volvió a reducirse al pasar de diez a ocho. Otro hacía alusión a su funcionamiento y organización, y el tercero, posiblemente el más importante de los tres, se refería a los temas de la *reserva* del rey, es decir, vinculados a la vía reservada, punto importante pues aunque los temas de la Secretaría de Marina e Indias fueron repartidos con el resto de Secretarías en 1715, la Corona era consciente de la relevancia de mantener una serie de asuntos concretos por vía ejecutiva y continuar precisando la delimitación entre esta y la actuación del Consejo. Para mayor claridad al respecto el decreto del 11 de noviembre de 1717 volvía a incidir sobre la división de competencias[294]. Como ya sabemos, la Secretaría de Marina e Indias no fue restablecida hasta 1721.

Esto puede achacarse a una serie de aspectos relacionados con la idiosincrasia del Consejo de Indias que coincidían muy poco con las nuevas concepciones de lo que debía ser la relación rey-colaboradores en el ejercicio del poder. En primer lugar, debido a su larga existencia y experiencia, el Consejo siempre mostró una autonomía propia respecto a Indias y no necesariamente vinculada a la postura del monarca, por tanto, esta autonomía se reflejaba en la forma de tratar los asuntos indianos por parte de algunos de sus consejeros, lo que a ojos de los reformadores se ajustaba a una imagen de escaso control sobre él. Y en segundo lugar destacar la lógica jurídica con la que operaba el Consejo, un punto de vista que aplicaba a todas aquellas competencias sobre las que tenía autoridad y que hacía igualmente difícil para los secretarios de Estado manejar sus

[293] GARCÍA, 2004: 180.
[294] ESCUDERO LÓPEZ, 1987: 103-104.

límites[295]. La lógica jurídica[296] y la lógica política, que se desprendían de los distintos organismos, no formaron parte únicamente del siglo XVIII, se encontraban presentes en épocas anteriores del Antiguo Régimen, pero es durante la centuria cuando la disyuntiva se hizo más palpable.

El alumbramiento de un nuevo sistema político-administrativo se fue desarrollando hacia la adecuación entre lo nuevo y lo viejo y no necesariamente en el desplazamiento de lo viejo, representado por el régimen polisinodial de los Consejos, por lo nuevo, identificado por las Secretarías del Despacho. Durante un período comprendido en poco más de dos décadas (1700-1721) la introducción de cambios, centrados unas veces estos sobre las Secretarías (1704, 1714 y 1721) y otras sobre los Consejos (1706, 1715 y 1717) no dejaron de dirigirse en una dirección y es que, aunque a simple vista y centrándonos en lo concreto las intenciones y apariencias puedan resultar contradictorias, en el fondo se procedió a articular un marco de referencia en el ejercicio del poder político y del gobierno indiano de la Monarquía. Es importante insistir en esto como la búsqueda de una articulación no excluyente, sino definitoria de dos instituciones, la Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias, como organismos enfrentados por el espacio de control de los asuntos indianos, en lo que primaría esa funcionalidad y entendimiento del poder desde la perspectiva jurisdiccional propia del Antiguo Régimen[297]. Al mismo tiempo se trataría de una dualidad complementaria ya que ninguna institución llegó a arrinconar o neutralizar de forma total a la otra ni a extinguir su influencia.

Así, vemos cómo el poder monárquico procura definir su intervención con un aumento de la vertiente administrativa que busca apoyarse en el desarrollo de las secretarías de Estado y del Despacho pero cuyo proceso de madurez institucional no puede culminar sin la interrelación con los Consejos, no solo por el protagonismo que hasta aquel momento habían alcanzado en los planteamientos de la teoría política como interlocutores con el monarca como representantes del reino, sino también por la acumulación de su propia actividad que los hacía depositarios de un importante capital de trabajo gubernativo, de funcionamiento institucional, de especialización en los temas

[295] GARCÍA, 2004: 187-188.
[296] Esta concepción partía del derecho medieval que entendía el gobierno y los deberes del rey con el reino desde un punto de vista judicial, "mantenerlo en justicia y paz", como recogen las *Partidas* de Alfonso X. Así, el rey era fuente de jurisdicción, que paulatinamente extendía a jueces y oficiales, pero siempre manteniendo su figura como de suprema apelación. BARRIENTOS, 2004: 49-50.
[297] Nos remitimos de nuevo al texto de Mannori de la nota 259 en este capítulo.

de su encargo y la familiaridad y saber, con la que contaban hasta entonces, de una dinámica secular.

Para 1720-1721 vemos culminada la primera fase de la reforma administrativa de Felipe V en una doble vertiente que se canalizó entre Consejos y Secretarías. La introducción de esos cambios con vistas a la mejora de la administración real constituían una parte previa para una posterior profundización del reformismo sobre dos temas principales para la transformación económica: el comercio, preferentemente con las Indias; y la Real Hacienda.

Esa profundización no fue abordada únicamente desde mecanismos internos de la administración real. Las reformas fueron planteadas también desde otros cauces teóricos. El principal fue el proyectismo[298], entendido este como un género en el que participaron tanto personas vinculadas a las instituciones como ajenas a ellas pero con una voluntad clara de introducir cambios para la mejora de su funcionamiento. Abordaron temas económicos, administrativos, sociales, hacendísticos sin olvidar a las Indias, uno de los más importantes de estos teóricos. Este preservó un sentido excluyente y definitorio por oposición al denominado arbitrismo de la centuria anterior, sin embargo, esa separación es difícil de sostener, sobre todo cuando los contemporáneos que se dedicaron a ese tipo de escritos lo hicieron sin dar la espalda a aquellos que, de forma similar, habían abordado complejas cuestiones y la forma de solucionarlas en las décadas precedentes[299].

Dentro de esta corriente documental hemos encontrado una propuesta que estuvo inspirada precisamente en la coexistencia de ambas formas institucionales, los Consejos y las Secretarías. Desconocemos el nombre del autor, quien se dirige al monarca

[298] La definición clásica de este puede hallarse en MUÑOZ, 1955: 169-196.

[299] Nosotros nos guiamos más por la afirmación hecha por Rafael Valladares: "En este sentido, distinguir entre arbitrismo y proyectismo como corrientes diferentes y atribuibles por separado a Austrias y Borbones, supone trazar fronteras donde apenas existieron. Tampoco ha resuelto ningún problema el encuadramiento del reformismo moderno en categorías nacionales. La historiografía española de este campo suele plantear su cometido como una reivindicación de los aportes *españoles* al pensamiento europeo. Sin negar rasgos propios, lo cierto es que lo más del reformismo peninsular no estuvo condicionado por el origen natural de quienes lo formularon, sino por la voluntad de sus protagonistas de servir a la corona. De ahí que en el capítulo reformista hispano figuren numerosos autores no españoles sin los cuales, por cierto, resultaría difícil reconstruir este capítulo del pasado. El reformismo español de la Edad Moderna nos parece que fue uno, con sus lógicas etapas y diferencias. En especial, aquel que puso todo su empeño en fortalecer los mecanismos coercitivos de la autoridad regia y, en concreto, los de la hacienda, dibujó un arco de continuismo entre los siglos XVI y XVIII. La secuencia histórica no repara siempre en avatares dinásticos ni en taxonomías nacionales. De hecho, los protagonistas de este proceso lo vieron así, como testimonio el interés de algunos ministros ilustrados por saber de los proyectos discutidos en la centuria precedente. Como radiografía que fue de un sistema político, el régimen discal de la España Moderna reveló el conflicto de poderes que se desarrolló en su seno a lo largo de tres siglos de eistencia.". VALLADARES, 2002: 13.

mediante la "Representación de un ministro celoso"[300], pero el mismo escrito nos da prueba de su inclinación hacia la preferencia del antiguo sistema del Consejo de Indias del cual propone su reforma pero, y aquí está el interés por este texto, se trata de una reforma inspirada por una serie de cambios ya introducidos durante las primeras décadas del reinado. Por ello, a pesar de no encontrar tampoco una fecha concreta en el documento, podemos afirmar que fue escrito en un período de tiempo en el que la Secretaría de Marina e Indias se hallaba ya constituida y con las materias de la vía reservada bastante definidas, por lo que probablemente pensamos que pudo ser escrito a partir del segundo restablecimiento de dicha Secretaría en 1721.

Cabe destacar la importancia que el autor atribuye a la creación de la Real Armada y, en especial, a su ligazón con el comercio y el aumento del mismo entre los reinos peninsulares y los indianos. Temas preeminentes en la actuación de los secretarios de Marina e Indias. No obstante ser esto cierto, el escrito daba comienzo señalando que no existía un organismo, ya sea junta o consejo[301] dedicado exclusivamente a tratar esos asuntos específicos apuntando que algunas de ellas se veían parcialmente en el Consejo de Indias, en el de Guerra y otras en la Secretaría de Marina e Indias de forma que no recibían un trato exclusivo por expertos en la materia. En vista de este panorama, poco halagüeño para nuestro reformista, daba pie a la expresión de su propuesta[302]:

> Esta regla Señor, para un incesante cuidado en que la Armada y conservación de la Carrera de Indias no descaezcan, y sean estables con aumentos, consiste en que en el Consejo de Indias haya una sala separada con nombre de Consejo de Armadas y comercios, bajo de las mismas reglas de él como miembro suyo; compuesta de cinco

[300] El título completo dice así: *Representación de un ministro celoso hecha a S.M. de resultas de haber resuelto la formación de Armada Naval en España; manifestando el júbilo que esta providencia había causado generalmente en estos reinos y los de América, por las favorables consecuencias que eran de esperar al Real Servicio y al bien común de sus vasallos; porque aumentada con la agregación de los comercios anexos a ellas debía reputarse esta grande obra por el corazón del cuerpo de esta grande Monarquía; y a fin de que estos dos puntos lograsen toda la perfección posible propuso que en el Consejo de Indias se estableciese una Sala con el nombre de Consejo de Armadas y Comercios compuesta de cinco ministros: los dos de ellos oficiales generales de la Armada: otro que como Intendente o Comisario hubiere servido en ella; y los dos restantes sujetos del Comercio; los cuales hubiesen de conocer privativamente de todo lo concerniente a dichos dos asuntos al modo que lo hacía la Junta de Negros en las de su respectivo encargo y bajo las demás reglas que expresa*, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2864_B, ff. 99r.-107 r.

[301] En este caso no se pregunta por la inexistencia de una secretaría para esos temas como podría ser una secretaría de Marina y Comercio. En este sentido se deja notar su inclinación por la fórmula colegiada y su recelo hacia la nueva institución de las secretarías.

[302] *Representación de un ministro celoso hecha a S.M.…*, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2864_B, ff. 103 r.

> Ministros: los dos de ellos Oficiales generales de la Armada más experimentados; otro que como intendente o comisario haya servido bien en ella, cuidando de sus intereses, y los dos restantes, sujetos de comercio, los más selectos e inteligentes que se hallen en el Reyno.

El autor procuraba sostener su propuesta no únicamente sobre la base de su utilidad, sino también sobre la escasa alteración que suponía en términos jurídicos y económicos. Por lo que respecta a los primeros, la introducción de la nueva sala no alteraría las leyes dadas puesto que se fundamentaría en las ya existentes del Consejo de Indias y sus miembros, así como en el funcionamiento de otras salas como las de Gobierno, Cámara, Justicia y Junta de Asiento de Negros a las que concurría el presidente del Consejo, cosa que también estaría en disposición de hacer para la nueva sala en sus sesiones. En cuanto a los términos económicos estos no supondrían un gran gasto pues los sujetos necesarios podrían incorporarse de otras dependencias donde se tratasen temas relacionados con la Armada y el comercio. Es decir, por miembros con cierta experiencia en los cuadros de la administración. Para los cinco ministros que compondrían la sala, los sueldos solo serían mayores para el caso de los oficiales generales de la Armada en comparación con el estipulado para los consejeros[303].

Las competencias que reuniría esta "Sala de Armada y Comercio" serían de muy diversa índole, siempre dentro del marco englobado por el comercio y la Armada. Entre estas, el autor destacaba la facultad de la sala para proponer al monarca los puestos vacantes que se produjeran en la Armada y "gente de guerra", también en "las oficinas que hubieren de permanecer en Cádiz u otros puertos y empleos de pagadores, contadores, comisarios y cualesquier otros de Armadas y comercios con Indias para que V.M. elija"[304].

A su cargo quedaría igualmente todo lo relacionado con la construcción y mantenimiento de los navíos, así como de los oficiales mayores y menores de los mismos con atención a su carrera y méritos, teniendo siempre noticia de los marineros y pilotos. Tendría bajo su cuidado la artillería, armas, municiones, pertrechos y toda clase de elementos necesarios para el reemplazo de los navíos. Bajo su control quedarían los almacenes en Cádiz, los astilleros de España e Indias fomentando a la vez las fábricas

[303] No aclara si estos cobrarían dos sueldos, el que les correspondiese por su cargo dentro de la oficialidad de la Armada, y al mismo tiempo el que percibirían como consejeros, o se trataría de un mayor sueldo como consejero (respecto al resto) como reconocimiento a su graduación militar y a verse aparatado temporalmente de la carrera militar.

[304] *Representación de un ministro celoso hecha a S.M.…*, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2864_B, f. 104 v.

particulares de navíos para el comercio. En sus manos tendría la navegación de España con las Indias despachando las flotas y galeones, los avisos y registros, tanto a la ida como a su regreso a Cádiz. Custodiaría el monopolio comercial mantenido por la Corona, ampararía la relación con los distintos consulados de la Monarquía y bajo su mando quedaría la factoría de Indias en Cádiz[305]. El hecho de definir la Carrera de Indias de esta forma nos lleva a pensar que ya había sido promulgado el *Reglamento* de 1720 para flotas y galeones y que por esto la propuesta del autor se encontraba próxima a esta fecha. Por último remataba[306]:

> Y por fin deberá entender, cuidar y celar, con inhibición a otros Tribunales, de todo lo que en cualquiera manera pertenezca a Armadas y comercios de los puertos de España con las Indias, examinando y averiguando los efectos que en la práctica de las reglas dadas sobre uno y otro, que están en observancia, ha producido; y moderando, o añadiendo otras, las que sean convenientes en los casos que se considere útil alterar, o variar en algunas de ellas, informando de todo a V.M. y para materia de justicia en los casos de que las haya, pasarán a esta sala los ministros togados de la de justicia del Consejo.

Por tanto, se le atribuían facultades gubernativas y judiciales en relación a esas materias. Lo que viene a reflejar este documento es un vaciado relativo de competencias y atribuciones de la Secretaría de Marina e Indias[307], dejándole la parcela concerniente al gobierno de las Indias y la provisión de cargos, aunque solo en parte pues esta facultad la compartiría con la Cámara de Indias. Por otro lado, el Consejo de Indias, bajo su posible ampliación en una sala nueva, recuperaría gran parte de los papeles y temas tratados anteriores a las dos primeras décadas de reformas de Felipe V e incluso incorporaría otros como los nombramientos de cargos para la Armada que en época de los Habsburgo correspondían al Consejo de Guerra pero que bajo el reinado del primer Borbón compartía con la Secretaría de Guerra y luego con la de Marina.

Otra posibilidad que nos conduce a proponer esa fecha es la comparación que podemos establecer con el manuscrito de Juan de Legarra de 1719. En este hallamos ciertas similitudes que ponen en concordancia ambos textos, pudiendo ser este en parte

[305] Ibídem: ff. 105 r.-107 r.
[306] Ibídem: f. 107 r.
[307] Esta tentativa de quitar a la Secretaría de Marina e Indias parte de sus competencias se hizo realidad por lo que a la parte de Marina respecta cuando en 1737 fue creado el Almirantazgo para el infante don Felipe y cuyo secretario fue el marqués de la Ensenada, PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, 2004: 409-476.

inspiración de la reforma del Consejo de Indias que de forma anónima fue planteada. El título que Legarra dio a su escrito es "Representación…del estado actual de los Comercios de España e Indias", de inspiración centralizadora. Legarra proponía simplificar el abigarrado sistema de la Carrera de Indias que desde 1717 tenía como cabecera el puerto de Cádiz. La propuesta se centraba en la creación de un Consejo de Comercio, en el Consejo de Indias, que se convertiría en cabeza rectora del comercio con las Indias, de su fomento y de cerrar la penetración extranjera. Para este fin se formaría una compañía privilegiada que sustituiría al Consulado de Cádiz de la que únicamente podrían ser accionistas "españoles de España". Pero no se detenía ahí, como forma de mantener el monopolio veía necesario introducir en el mismo a otras regiones peninsulares como Galicia y Cataluña, que podrían participar de dicho comercio con sus productos. Por otro lado, también apuntaba a introducir cambios en las tasas de exportación de Cádiz y en el sistema de convoyes. Como era de esperar, esta propuesta se topó con la oposición del Consulado[308].

Este escrito se inscribe dentro del debate que se abrió a la hora de abordar la reforma del comercio y el sistema mercantil que mantenía España con sus Indias, su resultado se acercó más a una postura de apariencia más conservadora, como era el Reglamento de 1720, y que estaba más próxima a los intereses que pudo representar el Consulado. Los puntos de aproximación de ambos escritos se hallaban más en la reforma institucional que en la comercial, pues el autor anónimo no se detenía a analizar o a introducir cambios en ese sentido sino a ámbitos de gobierno de un órgano a otro.

El carácter que se quiso imprimir sobre la relevancia de la vinculación inseparable que cabía ofrecer a las Indias con la Real Armada, como parte necesaria para el aumento del comercio con ellas, y en ese sentido, como aumento de la relación entre las partes de la Monarquía, América (incluyendo Filipinas y el Pacífico) y la Península, es una perspectiva que no se abandona con esta propuesta de reforma. No se alteraban los elementos estructurales que se querían consolidar en esa relación sino que ofrecía simplemente una traslación de materias en lo que podemos suponer más como una preferencia por formas institucionales que no una alteración sustancial de los términos y contenidos que se querían volcar en esas mismas formas.

Durante las primeras dos décadas del siglo XVIII, se puso en marcha un complejo proceso de potenciación administrativa. Esta se procuró conducir sobre la ampliación de

[308] RUIZ, 2008: 181-182.

lo que había sido una institución ya asentada, la Secretaría del Despacho, pero a la que se dotó de un mayor protagonismo hasta situarla en la primera línea de la acción de gobierno, así como del monarca y sus servidores. Este desarrollo llevaría a una fragmentación temática y al mismo tiempo una consolidación en cinco Secretarías especializadas cuyo asentamiento institucional fue inseparable del de los ya vetustos Consejos.

Estos, a su vez, no escaparon a la reorganización inspirada en nuevos cuadros administrativos. No precisamente a la sombra de las Secretarías, sino más bien en una línea indirecta, en la que alternativamente se marcaron los cambios para una u otra institución, ya fuese el Consejo de Indias o la Secretaría de Marina e Indias. Esto pudo apreciarse en las fechas que marcaron los impulsos reformistas dentro del marco administrativo que abarcaban ambos organismos: los decretos de 1705 y 1714 supusieron los primeros paso para la ampliación de la Secretaría del Despacho heredada del siglo anterior. Una división cuatripartita que se redujo a tres ramos en 1717 y que culminó en los cinco mencionados entre los años 1720 y 1721. En el caso del Consejo de Indias, las fechas ya mencionadas se solapan con las que alumbraron a las Secretarías, así se dieron distintas fases que correspondieron a la reducción o ampliación de sus miembros y organización en 1706, 1713, 1715 y 1717. Este último año, aunque nos habla también de una reducción de las Secretarías, fue si cabe el más importante al definir y concretar la vía reservada y la vía del Consejo.

Por último, debemos destacar e insistir en que la trayectoria seguida en esos años no fue unidireccional como demuestran el peso y alternancia de la legislación impulsada para estas instituciones, incluso como puso de manifiesto el proyecto señalado que parecía rememorar, aunque de una forma diferente la idea de integración entre ambas instituciones como ya sugirió D'Aubigny. Se trató de un recorrido con muchos giros, precisamente, porque su definición no era sencilla, pero si se quería atinar y precisar para hacer más evidente la acción real en el gobierno de la Monarquía había que sentar las bases necesarias de unos cauces administrativos que a su vez la facilitaran y reforzaran. Una dinámica que no hay que entender en un sentido de exclusión o simple sustitución, sino de un diálogo y correlación institucional y social del espacio político indiano. Un aspecto que hemos podido ver en la imbricación operativa que afectó tanto al Consejo de Indias como a la Secretaría de Marina e Indias, al "nutrir" el primero a los cuadros de su oficialidad durante las primeras fases de su funcionamiento, situación que se invirtió posteriormente cuando ya la madurez de lo que había sido una nueva

institución a principios de siglo aportó hombres al Consejo como retiro compensatorio. Sin olvidar que el Consejo guardó importantes atribuciones durante todo el período Borbónico.

Parte II. El marqués de la Ensenada y las instituciones indianas peninsulares

2.3. La Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias (1743-1754).

Hemos tenido ocasión de ver el proceso de reforma administrativa durante las dos primeras décadas del siglo XVIII hasta la definición de las Secretarías bajo la forma que preservaron sin afectar cambios significativos hasta la segunda mitad del siglo XVIII en el reinado de Carlos III. Sin embargo, como ya hemos apuntado, estas no se impusieron ni representaron una sustitución absoluta del sistema polisinodial de la Monarquía. Si antes mencionábamos el marcado carácter personal que tuvo el proceso de institucionalización tampoco podemos dejar de lado la relación que se daba entre Secretarías y Consejos y cómo afectaba esta a la hora de establecer o llevar a cabo una determinada línea reformista o a la hora de ejercer la acción de gobierno. Esta relación no fue ajena, por tanto, a la llegada del marqués de la Ensenada a las Secretarías que ocupó ni tampoco podemos obviar la dinámica institucional, concretamente indiana, que se dio durante su estancia en el poder.

En mayo de 1743, Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, tomaba posesión de las Secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias en cumplimiento de una Real Orden de Felipe V. A este nombramiento se añadió el de superintendente general de la renta de millones, lugarteniente del Almirantazgo, del que había sido secretario, y consejero de Estado entre otros[309]. Vemos, por tanto, una gran concentración de poder en sus manos. Para el caso del gobierno de las Indias corresponde señalar una serie de decisiones que fueron adoptadas durante la década de 1740 en lo que se refiere a las competencias entre el Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias, situación que motivó la rápida reacción del marqués en 1747 como secretario de esta última.

Por un Real Decreto del 5 de febrero de 1743, Felipe V devolvía al Consejo de Indias la antigua facultad que antes poseía de cobrar y distribuir las multas y penas de Cámara con el fin de costear sus gastos. Para su cumplimiento, siempre que fuesen remitidos los caudales correspondientes a este ramo, estos deberían ir separados de los que estuvieran destinados a la Real Hacienda y se hacía responsables a los maestres de

[309] Ibídem: 71.

navío, tanto de los barcos de particulares como del rey, de flotas y galeones como de registros, de poner el mismo cuidado que observaban con los caudales que pertenecían a particulares, tomando cuenta por duplicado o triplicado. El producto de estas multas y penas de Cámara se habrían de remitir a Antonio de Pineda, ministro del Consejo de Indias y encargado a la sazón de la recaudación de estas partidas y, en adelante, a quien correspondiera dicha tarea. Para su aplicación, el Real Decreto fue acompañado unos meses después por una Real Cédula de 2 de agosto de 1743, dirigida al virrey de Nueva España, a los presidentes de las Reales Audiencias, los gobernadores, los oficiales reales, corregidores y alcaldes mayores del Virreinato, y a todo aquel que por su jurisdicción fuera responsable de llevar a efecto esta medida. Finalmente, quedaban derogadas todas las disposiciones anteriores que pudieran contravenir lo estipulado para la reasignación en el Consejo de Indias de esta facultad[310].

El mismo año de 1743 Felipe V mandó establecer una Real Casa de Moneda en el Reino de Chile, a raíz de esta fundación y por lo que representó el Consejo de Indias al monarca sobre este tema, fue dada una Real Cédula de 25 de mayo de 1745 por la que, sobre la base de una consulta previa al Consejo en 28 de abril de 1743, en adelante, las casas de moneda establecidas en los Reinos de Indias y las que en un futuro se pudieran establecer estuvieran sujetas a la jurisdicción del Consejo de Indias, tocando a este órgano todo lo concerniente al trabajo de los metales, gobierno, causas, pleitos y recursos. Hasta este momento todos los temas que implicaban las casas de moneda habían estado regidos por la Junta de Comercio y Moneda. Por un Real Decreto de 15 de noviembre de 1730, seguido de una Real Cédula de 7 de febrero del año siguiente, el rey había mandado que los asuntos concretos de las casas de moneda "corriesen enteramente a cargo de una Junta" que se agregaría a la de Comercio[311]. Unas competencias que mantuvo por más de diez años.

Sin embargo, los cambios no tuvieron un carácter definitivo y absoluto, sino que se ajustaban a la opinión y parecer de las personas que representaban esos órganos administrativos. De ahí la complejidad y el carácter personal que impregnaban las instituciones del Antiguo Régimen. En apenas dos años, el Consejo de Indias volvía a

[310] "Para que el virrey de la Nueva España los presidentes de las Audiencias de aquellas provincias los gobernadores, oficiales reales y demás ministros de ellas observen lo que se expresa en orden a los efectos de multas y penas de Cámara que impone el Consejo de Indias: 2 de Agosto de 1743", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 105 r.-106 v.

[311] "Para que las Reales Casas de Moneda de las provincias de Nueva España estén en adelante sujetas al Consejo de las Indias: 25 de Mayo de 1745", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 119 r.-121 v.

incorporar competencias en materia de asuntos indianos. Estas, aunque no parezcan de primer orden, fueron lo suficientemente importantes como para que el marqués de la Ensenada reafirmara su posición como secretario de Marina e Indias, así como la definición del control que quería ejercer en lo tocante a su cargo.

Esta ofensiva, que parecía revitalizar al Consejo de Indias, viene a demostrar que todavía, durante la primera mitad del siglo XVIII, se estaba dando una pugna por los espacios de poder en materia decisoria en relación al gobierno de las Indias. El marqués de la Ensenada, como representante de la administración ministerial frente al sínodo no iba a permitir que se continuara por esta senda abierta en 1740.

El 18 de mayo de 1747, a instancias de Ensenada, fue expedida una Real Cédula en la que se actualizaron las competencias que debían correr por la Secretaría de Marina e Indias. Esta se basaba en una nueva puesta en vigor sobre la base de dos reales decretos del año 1717. El primero de ellos, de 20 de enero, se dirigía al Consejo de Indias para comunicarle la separación de competencias estipuladas entre este y la Secretaría, y el segundo, de 11 de septiembre, respondía a las dudas que el anterior había suscitado en el sínodo indiano. Esta reactualización sobre decretos ya expedidos nos lleva a pensar en dos cuestiones principales: por un lado, el marqués vio necesario hacer activa su observancia para poder asentar firmemente sus funciones como secretario de Marina e Indias, además de mostrarnos la forma en la que entendía el ejercicio de su cargo a partir de los temas que debía tratar de forma exclusiva. Por otro lado, la Real Cédula nos muestra que el sustento jurídico-legislativo contenido en ella es suficientemente claro como para no haber necesidad de elaborar nuevas disposiciones, leyes o decretos. Basta con poner de nuevo en funcionamiento las medidas adoptadas el año de 1717, necesidad que vio Ensenada, probablemente, debido a los vaivenes de las materias de Indias entre unas y otras instituciones, circunstancia que habría ayudado a la laxitud en el cumplimiento de esos decretos y que ahora era adecuado remarcar y subrayar[312]:

> He resuelto revalidar todo lo contenido en el citado Decreto de 11 de Septiembre de 1717 derogando (como derogo) cualquiera disposición o providencia dada, o practicada en contrario con cualquiera motivo aunque sea el más grave y urgente de mi servicio y

[312] "A los virreyes y demás ministros militares y políticos de las Indias, mandándoles que den cuenta por la vía reservada, y no por el Consejo de todo lo concerniente a las cuatro clases de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación: 18 de Mayo de 1747", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, f. 394 v.

> queriendo (como expresamente quiero) que se lleve y tenga cumplido efecto sin alteración ni limitación alguna en el todo ni en parte aun la menos esencial de cuanto en el referido Decreto se previene.

En esencia, el reconocimiento de esta Real Cédula del año 1747 se encontraba en la prioridad de la vía reservada para "todo lo que miraba directa o indirectamente" a las materias de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación "que privativamente se evacuasen por la Secretaría del Despacho Universal de Indias". Se estipulaba igualmente lo que debía corresponder al Consejo de Indias[313]:

> y dejó al Consejo en el manejo de todo lo respectivo al Gobierno municipal de las Indias y a la observancia de sus leyes que no fuesen opuestas a aquella resolución para que por él se diese curso y despacho en la conformidad que lo estaba practicando en todo lo que no tocase ni tuviese conexión próxima ni remota con las expresadas materias de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación.

Por último, también hacía mención a la provisión de cargos para las Indias y guardaba para la vía reservada aquellos relacionados con los cuatro ramos destacados. De esta forma, el marqués de la Ensenada ponía en primera línea la Secretaría de Indias para el gobierno de las posesiones ultramarinas de la Monarquía. Cabe señalar, además de la referencia al Consejo de Indias en virtud de esta Real Cédula, la importancia que tuvo también para la conducción de los asuntos de la Marina por la Secretaría homónima, materia que en determinados casos tocaba en parte o en el todo con los cuatro ramos estipulados. Esto se pudo comprobar poco después cuando, en 1748[314], el Almirantazgo, del que Ensenada había sido secretario y después lugarteniente, fue suprimido. En parte se puede acusar su origen de provisional para la ocupación del Infante Don Felipe, nombrado en su momento almirante general de la Marina[315], que, una vez asentado en Italia como nuevo duque soberano de Parma, no mantendría interés en la institución. La pregunta que nos surge entonces es si tampoco halló el marqués en él aprecio y utilidad, a pesar de la vinculación especial que mantuvo con la institución.

En 1737, por Real Cédula de 14 de marzo, fue creada la institución del Almirantazgo, vaciando con ello de gran parte de su contenido a la Secretaría de

[313] Ibídem: ff. 393 r.-393 v.
[314] MERINO, 1981: 19.
[315] PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, 2004: 422.

Marina[316]. Pero para responder a la pregunta que nos planteábamos hay que acudir al funcionamiento que tuvo el Almirantazgo durante la guerra contra Inglaterra entre 1739 y 1748. Si por lo que respecta a su origen fue dotado de gran independencia en la gestión y funcionamiento de la Marina, los cauces operativos que se dieron para el sostenimiento bélico constriñeron esa facultad de origen, supeditando el Consejo del Almirantazgo a otras instituciones. En 1739, la Hacienda atravesaba por un momento crítico, y el control del gasto se convirtió en una máxima a respetar por las instituciones responsables de movilizar recursos para la guerra. La Junta de Marina, asociada al Almirantazgo y con Ensenada a la cabeza, se comunicaba con los departamentos marítimos. Las órdenes expedidas debían llevar la aprobación real y para conseguirla, estas debían pasar primero por el secretario de Estado marqués de Villarias, al que llegaban bien directamente o mediante el secretario de Marina e Indias, José de la Quintana, agravando lo que debían ser decisiones rápidas con el retraso y la duplicidad. A esto se añadió la orden de dar cuenta ante el secretario de Hacienda, Juan Bautista Iturralde, quien debía dar el visto bueno a cualquier gasto que se presentara[317].

Estas interrupciones en la fluidez de la comunicación y transmisión de las órdenes, así como en la interposición de unas instituciones con otras harían ver a Ensenada la necesidad de simplificar el trámite en las decisiones. Una situación que pudo poner en práctica desde 1743 debido a la acumulación de cargos con los que había sido nombrado y cuyo recorrido no escatimó en continuar una vez concluida la guerra como hemos señalado por la Real Cédula de 1747 y la supresión de 1748.

Cabe destacar una razón más por la que el marqués de la Ensenada pudo querer tener bien amarrados los asuntos indianos correspondientes a la vía reservada. Por un Real Decreto de 4 de diciembre de 1746 fue nombrado José de Carvajal y Lancaster secretario de Estado, pero sus facultades no terminaron ahí. Por el mismo se le dieron, además, atribuciones sobre los despachos de los Consejos de Guerra, Hacienda e Indias. Ensenada había sido designado como Secretario de esas materias y, ante la posibilidad de que Carvajal pudiera mediatizar la gestión de sus objetivos tuvo a bien guardarse de determinadas intromisiones en lo que entendía como el espacio correspondiente al desempeño de sus funciones[318]. Además, antes de que Carvajal consiguiera su ascenso a secretario de Estado, había estado años atrás al corriente del funcionamiento del

[316] MERINO, 1981: 24.
[317] BAUDOT, 2012: 179 y 184.
[318] ESCUDERO LÓPEZ, 1987: 135-136.

Consejo de Indias, pues era miembro tanto de este como de la Cámara de Indias y por real decreto de 9 de noviembre de 1742 le fue otorgada la facultad de sustituir al conde de Montijo como presidente, cuando este estuviera ausente por enfermedad o cualquier otro motivo. Y en los casos en los que el presidente conde de Montijo se hallara presente quedaría Carvajal como la persona más cercana a él con preferencia de los demás miembros[319].

No es extraño pensar que la figura ascendente de Carvajal unos años después pudiera incrementar su influencia si ya desde finales de 1742 se había convertido en un punto referencial del funcionamiento de la institución. Esta posibilidad no escapó a ojos de Ensenada que, con el acuerdo real, supo cubrir esta competencia frente a la potenciación de la vía reservada que perseguía y, en el esfuerzo por conseguirla, vino a culminar el último paso para hacerla preeminente ante la gestión del Consejo: por Real Decreto de 15 de junio de 1751 dirigido al Consejo y Cámara de Indias fue mandado que las Reales Cédulas que desde ese momento se expidiesen por las secretarías del mencionado Consejo fuesen remitidas a la vía reservada para que de esta pasaran al secretario de la Estampilla. Una vez que tuvieran la firma real se devolverían a de nuevo a la vía reservada para desde esta enviarlas al lugar correspondiente. Esta precaución, que daba a la Secretaría de Indias control sobre el despacho del documento gestado o manejado en el Consejo, se justificó por "los daños que podía resultar de expedirse por las secretarías del Consejo y escribanías de Cámara con su real firma, sin noticia del asunto que las motivaba"[320].

Aunque puede parecer que el ejercicio de esta supervisión pudo acarrear cierta lentitud en el funcionamiento administrativo no solo para el Consejo sino también para la Secretaría, por lo menos en lo concerniente a la preparación y circulación del tipo de documento estipulado, las Cédulas Reales, que generaba el Consejo de Indias, parece ser que Ensenada estuvo dispuesto a sacrificar cierta agilidad en el despacho a cambio de fortalecer su control y afianzar su posición por delante del sínodo indiano.

Ahora bien, esto no significó que se obviara la participación del Consejo. El gobierno indiano desde la Corte se comprende mejor como un espacio de interrelación entre las instituciones en el que a pesar de que Ensenada intentara guardar la preeminencia de su posición institucional como secretario de Marina e Indias no podía desplazar totalmente la actividad del Consejo de los asuntos indianos. Sin duda, al

[319] AYALA, tomo VII, 1990: 66.
[320] AYALA, tomo III, 1990: 136.

marqués le correspondieron decisiones importantes sobre esos temas y en algunos de ellos no faltó la participación del Consejo[321].

Un ejemplo claro de la posición activa del Consejo de Indias en esa interrelación podemos observarlo en el caso hacendístico. Si la Real Cédula de mayo de 1747 hacía alusión al ramo de Hacienda de Indias, pronto, en ese mismo año, tanto la Secretaría como el Consejo de Indias incorporaron facultades al respecto. Por decreto de 10 de octubre de 1747 y Real Cédula de 4 de diciembre de ese mismo año el Consejo de Hacienda perdía el control de las comisiones de medias annatas y lanzas de los "reinos de la América", que según el documento también se hacía extensivo a las islas Filipinas, y a todo lo relacionado a su recaudación. En adelante pasaría a manos del secretario de Marina e Indias "entendiéndose con los virreyes para su justa exacción", sin embargo, la asunción de este ramo por la Secretaría no fue completa pues quedó reservado al Consejo de Indias "todo lo contencioso que ocurra en estas materias". El Consejo de Hacienda debía dar cuenta al de Indias de todos los pleitos, recursos o instancias que estuvieran pendientes así como todos los papeles relacionados con la cuenta y razón de los caudales para que pasaran a la Contaduría del Consejo de Indias[322].

Esta medida fue completada con la Orden de 10 de marzo de 1748 por la que los oficiales reales de las Indias debían remitir puntualmente información actualizada sobre la situación de los ramos de medias annatas y lanzas en las cajas reales a la Contaduría del Consejo de Indias[323]. A pesar de este aparente reparto, Ensenada insistió en la preeminencia de la vía reservada contando con el acuerdo de la administración real. Si por lo que tocaba a los procesos, pleitos y competencia judicial el Consejo de Indias era capaz de mantenerlos bajo su jurisdicción, en el caso de la Hacienda de las Indias el marqués de la Ensenada asestó un duro golpe sobre este punto[324]:

> Consecuentemente a la resolución del rey en Cédula de 18 de Mayo de 47 […], me ha mandado S.M. prevenir a us. que todos los autos que se causen y formen en asunto y

[321] Esto puede verse en el capítulo V con el proyectismo de las islas Filipinas.
[322] "Para que los recursos que en adelante se ofrecieren en las Provincias de la Nueva España tocantes a Medias Annatas y Lanzas se dirijan al Consejo de Indias para su determinación: 4 de Diciembre de 1747", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 165 r.-167 v.
[323] "Para que los oficiales reales de México remitan razón individual de las cantidades que entraren o existieren en las Cajas de su cargo pertenecientes a Medias Annatas y Lanzas: 10 de Marzo de 1748", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 169 r.-v.
[324] "Para que todos los autos que se formen sobre negocios de la Real Hacienda se remitan a la vía reservada, y no al Consejo y que las sentencias que pronunciaren los Jueces, se admitan únicamente las apelaciones para Su Majestad: 3 de Agosto de 1748", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, f. 397 r.

> materias de Real Hacienda por cualquier juez privativo u ordinario sea con motivo de cobranza de créditos atrasados, exacción de tributos, alcabalas y cualquiera otro impuesto general o municipal que corresponda directa o indirectamente a la misma Real Hacienda o con el de fraude y contrabandos que se cometan, coluciones y malversaciones que se averigüen y todo otro que pueda tener conexión o dependencia con este ramo se remitan precisamente a S.M. por mi mano y no por la vía del Consejo como se ha practicado en el estado que a él se enviaban y que de las sentencias que pronunciaren los competentes respectivos jueces en las causas de esta naturaleza se admitan las apelaciones únicamente para S.M..

Esta forma de acaparar poder por parte de Ensenada no puede inducirnos a error. El hecho de que un solo personaje fuera responsable de amplias áreas del gobierno no significa que se fueran dando pasos hacia lo que años después fue la refundición de la Secretaría de Indias como signo de unificación de los asuntos de la Monarquía y culminación de una forma centralizada de administración. Esta fue incorporada al resto de las existentes a partir de las temáticas que había reunido exclusivamente en el espacio indiano: Hacienda, Guerra, Estado, Marina, y Gracia y Justicia. Esa culminación que tuvo lugar en abril de 1790, había estado precedida por la división de Floridablanca en 1787 de la Secretaría de Indias en dos[325].

Como hemos tenido ocasión de comprobar, aunque Ensenada contó con una apetencia personal de mayor control en la década de 1740, no pudo uniformizarlo a pesar de aumentarlo bajo sus manos, ya que se veía en la necesidad de seguir precisando de forma clara el origen y el destino de los privilegios, temas, ejercicio y jurisdicción; delimitando las parcelas en las que debían tener cabida. En este sentido, se atendían a las formas con el mismo cuidado, lo cual no quiere decir que en la práctica, que una misma persona fuera responsable de varios cauces administrativos, pudiera agilizar hasta cierto punto el despacho y los trámites propios del gobierno. Por un lado, esto no nos impide afirmar la preeminencia que el marqués consiguió para el manejo de las materias de Indias, destacando que la pugna seguía viva entre lo que podía ser la supervivencia de la antigua administración heredada de los Consejos, que no por vieja estaba activa todavía, y la primera línea que pretendían ocupar las Secretarías, que no por joven poseían la fuerza suficiente para imponerse de manera absoluta. Esta asistencia mutua que, en calma o en pugna, tuvieron que compartir no fue una relación

[325] PERALTA, 2006: 37.

única entre ambas instituciones. Las juntas también tuvieron un papel activo en la dirección política de la Monarquía y el marqués de la Ensenada, conocedor y práctico como era, también se sirvió de este recurso.

2.4. El Consulado de Cádiz y la Casa de la Contratación en la década de 1740.

Otro aspecto sobre el que también tuvo que reparar Ensenada fue el de la Casa de Contratación y el Consulado de Cádiz. Si para el funcionamiento institucional tuvo un marcado efecto la crisis financiera de 1739, también lo tuvo para el grupo de comerciantes de la Carrera de Indias representados en Cádiz. Estos se convirtieron en una fuente a la que acudió la Corona para alimentar las arcas reales en un momento de extrema necesidad. Entre 1740 y 1743, los ministros Quintana y su sucesor, José del Campillo y Cossío recibieron del Consulado hasta 1.400.000 pesos. En 1740 un millón de los pesos obtenidos mediante créditos fue gestionado por la Secretaría de Marina e Indias para el apresto de las escuadras. El marqués de la Ensenada no fue una excepción a esta práctica y también apremió la "colaboración voluntaria" del Consulado[326].

Hay cierta diferencia en la forma en que la Corona obtenía dinero por parte del Consulado. Sobre todo, podemos distinguir entre préstamos y donativos. También se dieron caudales bajo el concepto de servicios. La distinción más clara entre los préstamos y los donativos es que los primeros se basaban en la devolución total o parcial del importe. De ahí que hubiera un aumento de los segundos durante el siglo XVIII. Entre 1745 y 1750 fueron aportados por el Consulado unos 390.000 pesos fuertes en concepto de donativos[327]. El hecho de que el Consulado se aviniera a esta componenda más o menos aceptada, pero que con el paso del tiempo se había hecho frecuente, se debía a que la Corona, sabiendo que una gran parte del comercio escapaba a la fiscalización, produciéndose un desajuste entre las cifras oficiales y las reales, procuraba compensar la actuación del Consulado con esas exacciones.

Se trataba de un arreglo no escrito pero practicado desde el siglo XVII. A lo largo de esa centuria los privilegios que asumía el Consulado fueron en detrimento de la fiscalidad y la Hacienda Real, convirtiéndose de hecho en el intermediario inexcusable que hacía llegar pequeños porcentajes de beneficio a la Corona. La aceptación de las

[326] BAUDOT, 2012: 185; KUETHE, 1999: 46-47.
[327] RODRÍGUEZ VICENTE, 1987: 215 y 217-218.

fórmulas reales mediante las cuales se practicaba el comercio, y el fraude, en lugar de seguir las reglas oficiales tuvo su mayor expresión en la contribución de la avería[328].

Desde 1648, el Consulado y la Corte estuvieron negociando una nueva fórmula. El acuerdo fue alcanzado en 1660 en lo que sería el *Nuevo Asiento de la Avería*. El Consulado quedaba de esta forma libre de algunos de los derechos reales, convirtiéndose en agente fiscal al quedar bajo su tutela el control, registro y valor del comercio indiano. De este modo se sustituyó el régimen tributario de la avería por el de las contribuciones sobre una cantidad fija[329].

En lo referente a las medidas que tuvieron lugar durante el ministerio de Ensenada hay que decir que la actuación del marqués guardó un carácter continuista al abrigar las que comenzaron bajo su antecesor José del Campillo. Estas fueron tres: el cambio en el sistema electoral, la matrícula de comercio y el reglamento de 1741. A pesar de las aportaciones dadas para la guerra contra Inglaterra, desde la Corte se emprendió una reforma en la organización del Consulado que afectó al sistema de elección de priores y cónsules, dando confirmación en ese plano al traslado que se había realizado años antes desde Sevilla a Cádiz. La preeminencia de origen de parte de sus miembros en la composición geográfica de la élite se vio alterada en 1744 con la aplicación del nuevo sistema. Hasta ese año, el proceso electoral del Consulado estuvo regido por la Real Cédula de 12 de mayo de 1717. En esta se recogía que los treinta electores estarían repartidos entre las ciudades de Sevilla y Cádiz, siendo el cómputo de veinte y diez respectivamente[330]. Estos electores a su vez elegirían a tres cónsules. Por otro lado, se buscó por parte de Cádiz establecer las elecciones en el lugar donde residiera el Tribunal del Consulado, el cual desde esa misma fecha había sido trasladado a la ciudad, pretensión que no consiguió al continuarse celebrando en Sevilla[331]. Esta

[328] Sobre la avería véase el capítulo I.
[329] OLIVA, 2004a: 56-66; véase también OLIVA, 2004b, pp. 449-495.
[330] Cuando tuvo lugar el traslado del Consulado, en Sevilla quedó establecida una Diputación para su comercio regida por las mismas ordenanzas del Consulado. Una disposición de 12 de mayo de 1717 establecía que dos de los cónsules serían cargadores de Sevilla y el restante de Cádiz, pero no fijaba el lugar para celebrar elecciones ni el número de electores que correspondía a cada ciudad de los treinta totales. La decisión final correspondió a Patiño quien en 1718, acordó Sevilla como lugar para las elecciones y el reparto de veinte para esta y diez para Cádiz. Sin embargo, que Sevilla acogiera las elecciones de ese año había sido una medida temporal pues Patiño señaló que en años sucesivos las elecciones tuvieran lugar en el lugar de residencia del Consulado. Esta disposición no fue cumplida y hasta 1742 las elecciones se siguieron celebrando en Sevilla. Después del traslado en las elecciones de 1718, el grupo sevillano impidió con su mayoría que el representante de Cádiz ocupara los cargos de prior y primer cónsul, reservándose los sevillanos estos y dejando siempre para Cádiz el cargo de cónsul segundo. Situación que se prolongó hasta 1742. Además de 1717 a 1744 los representantes de Sevilla permanecerían dos años en sus cargos y solo uno el de Cádiz. HEREDIA, 1981: 170 y 174.
[331] FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1991: 26.

situación fue denunciada en 1743 por Domingo de Arangoiti a la cabeza de la representación gaditana señalando no solo la defensa de la celebración en Cádiz, sino la igualdad en el número de electores, el traslado completo de los archivos del Consulado y la supresión de la Diputación de Sevilla[332].

Con la Real Cédula de 1 de febrero de 1744 el cómputo quedó establecido de la siguiente forma: diez electores vendrían de Sevilla, otros diez de Cádiz, cuatro del Puerto de Santa María, tres de Sanlúcar de Barrameda y los tres últimos de Jerez de la Frontera. Las protestas sevillanas de nada sirvieron frente al nuevo sistema[333]. Con este reparto Sevilla perdía además un cónsul, el cual estaría repartido entre las ciudades del Puerto de Santa María, Jerez y Sanlúcar de Barrameda, alternándose la representación consular. Por último, el tiempo por el que los cónsules ejercerían su cargo desde 1745 sería por tres años renovándose uno de los tres cada año. El lugar para que tuvieran lugar las elecciones también fue cambiado. Se eligió para ello a Sanlúcar de Barrameda, donde se celebrarían desde 1745[334]. La respuesta de Sevilla había sido de total rechazo a la Real Cédula de 1744, llegando a plantear el no asistir a la primera reunión en Sanlúcar, un desafío ante el que la Corona hizo un ejercicio de fuerza. Por dos Reales Cédulas de enero y marzo de 1745 se reafirmaba el lugar de celebración y se insistía a los comerciantes sevillanos que escogieran a sus diez electores y que las elecciones no fueran interrumpidas a pesar de la ausencia sevillana[335].

Con estas novedades, desde 1744, Sevilla tuvo que compartir el cargo de prior con Cádiz que, pese a ver mermado su poder, lo ocupó unos pocos años más que su rival: quince años frente a diez. Al mismo tiempo también se produjo una alteración en el prototipo predominante del comerciante del Consulado y, por tanto, en los sujetos que ocuparían los cargos de cónsules y priores. Frente al cosechero o cargador sevillano se imponía el "comerciante en el sentido lato de la palabra"[336].

El sistema electoral aplicado estuvo acompañado en esos años por la introducción de una nueva matrícula de comercio. Esta estuvo en estrecha relación con la pugna que mantuvieron los comerciantes gaditanos con los denominados jenízaros[337] por el control

[332] HEREDIA, 1981: 170.
[333] KUETHE, 1999: 47.
[334] FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1991: 27.
[335] HEREDIA, 1981: 171.
[336] BUSTOS, 2004: 928-929.
[337] Normalmente el término hacía referencia a naturales descendientes de extranjeros: hijos o nietos de extranjeros que se establecieron en la Península y cuyos hijos nacieron ya en esta. También podría tratarse de extranjeros con el suficiente tiempo en la Península como para haber superado el proceso de naturalización.

del Consulado y el comercio con las Indias. El primer paso que dio el Consulado fue el de la restricción del comercio indiano a los jenízaros con la elaboración de la matrícula de 1730[338]. Esta completó un Real Decreto de 23 de noviembre de 1729, contando con el respaldo de José Patiño, en aquel entonces secretario de Marina e Indias, y partidario de devolver el comercio americano a las manos de los españoles[339]. Esta exclusión fue interrumpida por la Real Orden de 3 de abril de 1742, donde el papel que el Consulado había jugado hasta ese momento como valedor y con la facultad de hacer y aplicar la matrícula de mar le fue despojado y se volvió a otorgar a la Casa de la Contratación. La cuestión principal que motivó este cambio de actitud en la Corona y los ministros responsables, en este caso Campillo y Ensenada, fueron los perjuicios que se hicieron a la Real Hacienda desde 1730 como señalaba una Real Cédula de 5 de mayo de 1748[340].

En más de una ocasión el Consulado manifestó la imposibilidad de hacer una nueva matrícula de comercio por la dificultad que le suponía el distinguir entre quienes podía admitir y quienes no. Todavía en 1746 no se había formado la matrícula por lo que la Corona reprendió al Consulado varias veces afirmando siempre que se aplicara todo lo dispuesto con anterioridad a 1730. El Consulado, no aceptando todavía la derrota y pugnando por recuperar la prerrogativa recién perdida de control y poder sobre las listas que configurarían la nueva matrícula, si bien de forma disimulada, intentó hacer ver al Consejo de Indias que como en las listas anteriores a 1730 no se habían incluido a ningún hijo o nieto de extranjero se seguiría el mismo proceder. El Consejo por su parte señaló que para hacer la nueva matrícula se atendiera a las reales órdenes de 20 de abril de 1743 y 5 de mayo de 1747. Lo que venía a confirmar la potestad de la Casa de la Contratación en este tema y el acatamiento del Consulado para guiarse por las listas del Tribunal de la Casa. Con esto el Consulado no pudo evitar que en las listas fueran incluidos extranjeros naturalizados o hijos y nietos de extranjeros nacidos en España. Sin embargo luchó y pleiteó para que el número de estos en la matrícula de

[338] Aunque el Consulado había impedido que los jenízaros comerciaran directamente con América, si bien se servían de testaferros, no por ello iba a ser igual de escrupuloso a la hora de aceptar sus mercancías y es que, la mayor parte de estas, eran las que cargaban las flotas que iban hacia las Indias. Para poder mantener esos beneficios sin tener que aceptar en el gremio a los extranjeros naturalizados y sus hijos, propuso el Consulado a Patiño la elaboración de dos matrículas. Una registraría a los jenízaros y la otra a los comerciantes originarios dando a entender la preeminencia que guardaría la matrícula de los españoles sobre la de los jenízaros en la contratación a Indias y la necesaria intermediación de los primeros sobre los segundos. La propuesta no fue aceptaba y solo se formó una matrícula del Consulado en la que participarían los cargadores navieros, los que contaban con derecho a voto y no se servían de factores. GARCÍA-MAURIÑO, 1999: 81-82.

[339] FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1991: 28-29.

[340] Ibídem: 29.

comercio fuera el más reducido posible. Una actitud combativa que en ocasiones se saldó con victorias para el gremio mercantil y en otras para los jenízaros. Llegó a solicitar a los consulados extranjeros que se le permitiera acceder a los libros de registro para determinar de una forma más rápida y menos costosa quién cumplía los requisitos de acceso o no a la matrícula. Hay que decir que no consiguió su objetivo en este caso, ganándose el rechazo no solo de los consulados sino del mismo Consejo de Indias por su actitud.

Por último, la permisión de que los jenízaros pudieran formar parte del Consulado hizo ver a los comerciantes españoles el peligro que eso suponía en relación al control que ejercían sobre el mismo Consulado como institución. Si los extranjeros naturalizados y sus hijos tenían reconocidos sus derechos también tenían igualmente al alcance el poder ostentar cargos dentro de la misma institución. La *Recopilación de las Leyes de Indias* de 1680 daba argumentos tanto a favor como en contra de que pudieran ocupar cargos en el Consulado. Al igual que había sucedido con la matrícula de mar y la posibilidad de que los jenízaros participaran en el comercio indiano la cuestión fue zanjada a partir de la Real Cédula de 1748 permitiéndoles ocupar dichos cargos. Prevaleció una vez más la postura del Consejo de Indias sobre la de los miembros del gremio gaditano[341].

Sin embargo, este era un tema demasiado delicado como para decantarse por una postura u otra de manera tajante. El marqués de la Ensenada, receloso de que el Consulado se viera colmado por los jenízaros realizó una serie de consultas para poder tener una base de opinión de expertos sobre la que actuar. Se dirigió a Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Casa de la Contratación, quien aceptaba la permisión de negociar con las Indias pero no de que ocuparan cargos en el Consulado. También recibió la opinión de José Joaquín Vázquez y Morales, secretario del Perú en el Consejo de Indias. Este hace notar la contradicción existente al reconocer la igualdad de condiciones junto al resto de españoles pero señalando el perjuicio que podría suponer el que ocuparan cargos en la institución. El parecer del marqués de la Regalía llegó, al igual que el resto, a manos de Ensenada. En vista de la situación, decidió no hacer público el debate que se estaba produciendo ya que tampoco le interesaba que los jenízaros estuvieran muy enterados al respecto. Asumió que, como el rey decidió "no hacer novedad", según escribía en carta al marqués de la Regalía, cualquier instancia

[341] Ibídem: 30-34.

que se le presentare por parte de los jenízaros o el Consulado sería resuelta en función de las circunstancias concretas que la rodearan[342]. Por tanto, a pesar del reconocimiento hecho por el Consejo de Indias y la Real Cédula de 1748, esta fue interpretada de una forma laxa por el marqués de la Ensenada.

La adopción de un nuevo sistema electoral y una matrícula de comercio estuvieron acompañadas por la aplicación del reglamento de 1741. Este vino a reformar el propio funcionamiento interno del Consulado, en concreto a ofrecer una racionalización sobre su administración y seguimiento más estrecho de sus gastos y costes. El Consulado si ya se había mostrado receloso de todo cambio que afectara a sus privilegios, no iba a adoptar una actitud diferente cuando unas nuevas ordenanzas ponían su administración interna bajo la supervisión de agentes externos, específicamente la Corona y la Casa de la Contratación. Pese a las objeciones que mostró en 1743, el Consulado acabó por acatar el nuevo reglamento que durante la década no sufrió modificaciones. Sin embargo, el punto principal sobre el que había incidido ese nuevo ordenamiento, el de poner orden sobre las cuentas y presentarlas anualmente no pudo ser cumplido, por lo que si el Consulado acabó por aceptarlo fue por la incapacidad de cumplirlo al pie de la letra. Sirva como ejemplo el hecho de que en el año 1753 todavía no habían sido presentadas las cuentas de 1750[343].

La introducción de este cambio pudo llevar a pensar a la Corona que un reparto más equitativo podría beneficiar su intervención sobre la corporación. Una intervención que en el caso de la Casa de la Contratación había sido más efectiva. Desde la creación de la Intendencia General de Marina en Cádiz en 1717, esta asumió las competencias gubernativas que hasta ese momento habían formado parte de la Casa de la Contratación. Además el intendente de Marina tomó al mismo tiempo el cargo de presidente de la Casa de la Contratación. Esto permitió un mejor entendimiento y una relación más estrecha entre los intendentes-presidentes y los secretarios de Marina e Indias, dándose el caso de que algunos de ellos ocuparon ambos puestos en sus carreras administrativas en la primera mitad del siglo XVIII como José Patiño y Julián de Arriaga[344].

[342] GARCÍA-MAURIÑO, 1999: 98-100; BUSTOS, 2004: 927.
[343] FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 1991: 34-37.
[344] PERALTA, 2006: 52-54.

2.5. Las juntas consultivas y los colaboradores del marqués de la Ensenada en la política para América.

Ensenada tuvo ocasión de conocer de primera mano el funcionamiento de este tipo de órganos administrativos cuando formó parte de la Junta del Almirantazgo como su secretario. En el fondo, su actuación no distaba de la que proporcionaban los consejos, aunque debido a la acumulación de trabajo de la que fueron objeto en su dilatada existencia acabaron perdiendo esa capacidad de proporcionar respuesta rápida ante un asunto que requiriera una actuación urgente. Por tanto, el tema de prestar consejo siguió teniendo un enorme peso en la forma de gobernar en el Antiguo Régimen. Este, además, debía ser proporcionado por un grupo de expertos que normalmente componían la junta para un tema concreto. Su número, más reducido que el de los consejos, ayudaba a proporcionar esa asistencia más ágil que se quería pretender para tratar las cuestiones más específicas. En vista de esa experiencia en la Marina de la mano del Almirantazgo, Ensenada consideró que la fórmula sería igualmente útil a la hora de apoyarse y encarar, de la mejor forma posible y con la atención debida, las cuestiones principales surgidas del gobierno de las Indias durante los años en los que fue secretario de Marina e Indias.

El precedente más cercano lo encontramos en la Junta Particular de Indias que presidió Patiño cuando se hizo cargo de la Secretaría de Marina e Indias en 1726. Entre los miembros podemos destacar a Dionisio de Alcedo y Herrera, personaje que acumularía una larga experiencia en América, teniendo como destinos importantes, Lima, Quito y Panamá, y que destacó como prolífico tratadista[345]. También formaron parte de esta miembros del Consejo de Castilla como José de Castro y Araujo y Rodrigo de Cepeda, y por parte del Consejo de Indias Juan José de Mutiloa y Andueza y José de Laisequilla[346]. Al igual que Ensenada, Patiño no contaba con una experiencia directa en América, de ahí que viera necesario rodearse de personas familiarizadas en casi todas las facetas posibles con la realidad americana, desde haber ejercido cargos en ultramar como en los órganos indianos de la Corte.

Ensenada también tuvo en cuenta este procedimiento institucional. No obstante, hubo incorporaciones en época de Patiño que no se repitieron en tiempo del marqués como la presencia de miembros del Consejo de Castilla en las juntas ensenadistas. Pese a esta ausencia el Consejo guardó durante todo el siglo XVIII un enorme peso en el

[345] Ibídem: 73-82, 87 y 99-100.
[346] Ibídem: 83-84.

gobierno de la Monarquía y más sorprendentemente aún es que no estuvo desvinculado de los temas americanos. Si atendemos por un momento a los años siguientes en el reinado de Carlos III, destacados personajes del reformismo borbónico y su extensión en América, como Campomanes o Floridablanca, fueron integrantes de dicho Consejo de Castilla. Por otro lado, en el mismo origen del Consejo de Indias, la primigenia Junta de Indias de 1511 formaba parte del Consejo de Castilla, sus miembros integraban aquella junto con algunos secretarios reales, siendo el más destacado el obispo Juan Rodríguez de Fonseca[347]. No es raro pensar que nunca se aislara del todo el conocimiento de los asuntos particulares de un Consejo sobre el otro.

Para el caso de las Indias llama la atención la proliferación del número de juntas desde el inicio de los viajes atlánticos. Estas trascendieron el territorio peninsular ya que no fue extraño a los virreyes y gobernadores de América y Filipinas servirse de este mecanismo para gobernar sus reinos. Por lo que señalábamos en cuanto a su especificidad podemos destacar una junta particular de tiempos de Felipe II para tratar sobre Filipinas, y otra que atendiese al comercio con China y Japón. Pero la más importante fue la Junta de Guerra de Indias que actuaba como enlace entre los Consejos de Guerra e Indias; y la Junta de Hacienda de Indias, de mucha más breve duración que la anterior (1595-1606)[348].

Para el caso de Ensenada, por Real Orden de 22 de diciembre de 1752 formó una Junta consultiva que presidió Sebastián de Eslava y que contó con Julián de Arriaga, Francisco Fernández Molinillo y Manuel Pablo de Salcedo. Esta primera plana no fue la única, otros participantes fueron: José de Iturriaga, Benito Antonio de Espínola y Joaquín de Aguirre y Oquendo. Eslava era el antiguo virrey de Nueva Granada en los años de guerra contra Inglaterra; Julián de Arriaga era un destacado militar de la Marina y partícipe igualmente en el conflicto como capitán del navío *Nueva España* al servicio de la escuadra del teniente general Rodrigo de Torres, y posteriormente gobernador de Caracas tras la rebelión de Francisco de León; Fernández Molinillo era miembro desde 1737 de la secretaría de Marina e Indias como oficial primero, fue nombrado en 1742 secretario de cámara del virrey de Nueva España Pedro Cebrián y Agustín, conde de Fuenclara, y a su regreso pasó al Consejo de Indias en 1746; Salcedo era otro miembro perteneciente al Consejo de Indias, desde febrero de 1749 ejercía dentro de este como fiscal por el Virreinato del Perú; Iturriaga fue presidente de la Compañía Guipuzcoana

[347] BALTAR, 1998: 28-29.
[348] Ibídem: 487, 494 y 504-532.

de Caracas y capitán de fragata durante la guerra de 1739, tuvo a finales de 1741 cinco navíos bajo su mando para socorrer Cuba, combatió en Puerto Cabello y en la defensa de La Guaira ante el almirante Charles Knowles. También elaboró un proyecto de mejora de las defensas de Puerto Cabello y participó activamente en el corso. La rebelión caraqueña de 1749 le apartó de la Compañía, pero siempre sostuvo la defensa de la misma, cosa que hizo ese mismo año al publicar su *Manifiesto*. Posteriormente fue nombrado comisario de una de las expediciones de Límites lo que le permitió volver a América donde estuvo entre 1754 y 1761; Espínola había sido comandante de la Armada de Barlovento en la década de 1730 y después estuvo al cargo del apostadero de Cartagena; y Joaquín de Aguirre y Oquendo era primer mayor general de la Armada[349]. Posteriormente tendremos ocasión de presentar el papel de la junta como cauce de la política americanista.

Sin duda había una importante representación militar en la composición de la Junta auspiciada por el marqués. Posiblemente, un prototipo de servidor real que se adecuaba más que ningún otro a las preferencias de la Corona y del propio Ensenada a la hora de entender la vía reservada como forma de ejercer determinadas funciones de gobierno. Podemos pensar en características como la orden de mando y la verticalidad de las decisiones que, de forma similar, esperaban incorporar o potenciar con el desarrollo de una Monarquía de creciente peso administrativo. El perfil del Ejército se ajustaba con mayor precisión y, concretamente, el de la Marina por la vinculación estrecha que se hacía entre esta y las Indias, como la propia denominación de la Secretaría que ocupaba Ensenada. Así, a esa primera condición de la mayoría de los participantes, como era la carrera militar, se sumaba la experiencia adquirida en América.

No faltó la presencia de dos miembros del Consejo de Indias, prueba, de lo que ya hemos comentado, del peso que todavía guardaba la institución así como la aportación que podía esperarse de sus consejeros, secretarios y fiscales. Además, los que se integraron en la Junta ensenadista, no solo se habían familiarizado con el trabajo que el Consejo desempeñara en la Corte, sino que habían acumulado un bagaje importante en América, desde la perspectiva virreinal, como era el caso de Fernández Molinillo. En el de Manuel Pablo de Salcedo, su experiencia se basaba en el trato del documento, del archivo y sobre todo en la preparación de pareceres y revisiones de las consultas por su

[349] BAUDOT, 2012: 180; LUCENA, 1993: 105-107; PERALTA, 2006: 131-133.

ocupación como fiscal por el Virreinato del Perú. Se trataba conjuntamente de una representación completa ya que cada uno se hallaba familiarizado con uno de los dos grandes Virreinatos.

* * * * *

Durante los años en los que Ensenada ocupó la Secretaría de Marina e Indias se vivió una dinámica similar, o mejor dicho, se evidenció la dinámica propiciada durante las dos primeras décadas del siglo XVIII con las Secretarías de Estado y del Despacho entre la ya mencionada de Marina e Indias y el Consejo de Indias. Así se prolongó ese diálogo por el espacio político indiano que interrelacionaba a las instituciones de la Corte responsables del mismo, de tal forma que podemos afirmar que durante la etapa de Ensenada se vivió una revitalización o énfasis por determinar la correlación y definición de materias correspondientes. Así la recuperación de algunos ámbitos de actuación por parte del Consejo de vio contestado por la Real Cédula de mayo de 1747, inspirada por los dos reales decretos de 1717 que marcaron el contraste de mayor importancia entre la Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias.

A esta atención en el espacio cortesano acompañó también la mirada hacia otras instituciones peninsulares implicadas en los temas indianos. El comercio no era un asunto menor y menos su representación corporativa gaditana. En la década de 1740 se hallaban todavía pendientes por resolver una serie de cuestiones a las que Ensenada debía dar respuesta. Entre estas destacaron la elección de los altos cargos del Consulado de Cádiz y su proporción representativa en función de las ciudades participantes; la matrícula en la que se integraban aquellos que tenían permitido el comercio con las Indias así como el reglamento del que se quiso dotar al organismo comercial. Todas estas formaban parte de su operatividad y al mismo tiempo, con dicha intervención, se procuraba marcar un seguimiento más cercano a la actividad del Consulado.

Hasta aquí hemos podido ver mediante las medidas y decisiones arriba analizadas cuáles fueron los soportes institucionales que el marqués de la Ensenada se procuró para tratar la cuestión del gobierno de América. Este punto de arranque estuvo caracterizado por definir su figura institucional así como sus facultades y capacidad de intervención en los ámbitos administrativos de la Corte, próximos y directamente relacionados con los temas americanos, sin olvidar otros ámbitos de intervención peninsular. Podemos

entender, por tanto, este periodo comprendido entre 1743 y 1751 como una primera fase preparatoria de lo que fue la política ensenadista para las Indias.

3. Las Indias y el reformismo ensenadista.

A la hora de tratar las Indias durante el período en el que el marqués de la Ensenada fue secretario de Marina e Indias hay que hacer dos distinciones principales: por un lado nos encontraríamos ante lo que podemos llamar una política americanista definida por el marqués y, por otro lado, la herencia del gobierno americano en el que las cuestiones de detalle formaban parte de una serie de líneas principales trazadas en décadas anteriores pero que tocaba a Ensenada atender por el carácter puntual que adoptaron durante su ministerio. En ambos casos, nos encontraríamos con una política americanista de doble vertiente muy influida por la última guerra que tuvo lugar entre 1739 y 1748.

No se trataba de dos partes excluyentes de la forma de entender el gobierno americano. Pero sí que se diferenciaban de forma clara. La primera parte se comprende como la idea que se hizo Ensenada de América, entendida esta como un elemento integrado en la política que estaba planteando para la Monarquía. Por tanto, hablamos de una representación desde el plano del gobierno político y económico en el que se concebían las Indias como un medio concreto, especialmente los recursos que estas proporcionaran o que de ellas se obtuvieran, para unas metas a las que se aspiraba. De tal forma que América formaba parte de un impulso reformista concreto que Ensenada había definido para el marco más amplio de la Monarquía en su conjunto.

La forma donde más largamente quedó plasmada esta participación americana fue en las *Representaciones* que Ensenada dedicó al rey Fernando VI, en las que daba cuenta tanto de los objetivos que se pretendían alcanzar y en qué tiempos se podría lograr, así como del estado en el que se encontraba la situación de la Monarquía en dicho emprendimiento. Hay que decir que la presencia de la temática americana en esos escritos del marqués es más bien reducida, incluso de manera llamativa, aunque no inexistente[350]. También cabe hacer la salvedad de que no se trataba de un teórico ni de un proyectista que dejara por escrito su pensamiento económico y político ni las reformas que entendía como imprescindibles en la política americanista.

Por ello, es necesario que para completar el cuadro americano nos fijemos en aquellas decisiones que podrían resultar más propias de lo que era o había sido el gobierno americano y que podemos relacionar con una comunicación con las autoridades indianas más común. En este caso hablaríamos de un plano de relación

[350] Reflejo de esta escasez es el reducido número de obras sobre las Indias que se encontraba en su biblioteca. GÓMEZ, 1996: 265-299.

política tradicional, hacia los virreyes y gobernadores como primera línea visible de la política real en Indias. Un flujo que hacía de las materias más importantes los pilares básicos del gobierno que, a causa de la guerra se enfatizaron no únicamente durante su duración, sino posteriormente, comprendiendo esa fase siguiente como preparatoria en caso de otro choque armado. Por tanto, estas líneas principales del gobierno indiano gozaban de una especificad reconocible, sobre todo cuando se hallaban influidas por un episodio bélico que marcó, durante, y después de su término en 1748, buena parte de las decisiones adoptadas por Ensenada, tanto en la primera parte descrita que identificamos como sus planes reformistas como en la segunda que comentamos y que correspondía a las decisiones que se tomaron, especialmente, a través de una o varias juntas específicas.

3.1. América en las *Representaciones* del marqués de la Ensenada.

Antes de adentrarnos en los temas que pasaron directamente por la Junta de 1752 es necesario poner la atención en el espacio que dedicó el marqués de la Ensenada a América en sus propios escritos. Estos no fueron muy abundantes ya que Ensenada no se caracterizó por ser un proyectista dedicado a la teoría y a una escritura prolífica. Sin embargo, sus ideas y objetivos quedaron expuestos en las *Representaciones* que el ministro elevó a Fernando VI. Nos ocuparemos de los escritos de 1747 y 1751, este último de mayor entidad y peso ya que Ensenada manifestaba que estaba en condiciones materiales de concretar sus metas en el plazo de unos años[351].

Como secretario de Hacienda, respecto a 1747, lo primero que hace es una evaluación general de los recursos. Tomaba como punto de partida que se hiciera la paz a finales de ese año o principios del siguiente, con la consecuencia más importante de que quedara restablecido de nuevo el comercio con América en términos de regularidad. Calculaba que las rentas de la Península alcanzarían los 23.500.000 escudos, y las remesas americanas en torno a 4.500.000 escudos, una cantidad total (28.000.000 de escudos) que según él cubriría los gastos ordinarios de la Monarquía e incluso, con cierto optimismo, podría quedar algún fondo siempre que se evitase la prodigalidad. Introducía como mejor medida, justa por sus términos y por el beneficio que reportaría

[351] OZANAM, 1980; *Papel del señor marqués de la Ensenada en el que con motivo de lo que expuso a S.M. de palabra refiere el estado del Real Erario y método que podría establecerse para lo futuro, tanto en el ramo de Hacienda de España, e Indias, como en los de Guerra y Marina: y concluye manifestando que para la mayor expedición de todos ellos no tenía un ministro solo tiempo, fuerzas ni suficiencia para evacuar tan vastas negociaciones, considerando por esto la necesidad del arreglo que propone*, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2879_E.

al restituir a España en su "antigua opulencia" el de la Única Contribución, sustituta de las rentas de millones:

> La Sola Contribución llamada Real Catastro o Capitación tiene por fin que pague cada vasallo a proporción de lo que tiene; […] que V.M. logre en ella renta igual que en las que se suprimen […]: que haya libertad en el comercio interior, especialmente en los comestibles y ropa de vestir, con lo cual se atraerán las manufacturas […], y atraeranse los extranjeros para enseñarnos lo que les enseñamos y poblar el Reino[352].

En estas pocas líneas expresaba el marqués gran parte de las ideas y la relación vinculante que establecía entre ellas para restaurar y potenciar las fuerzas de la Monarquía: reforma fiscal, aumento de la circulación y el comercio, fomento de la agricultura y la manufactura textil, lo cual requería atraer población y, entre ella, técnicos expertos para la aplicación de los avances logrados en otros países europeos. En cuanto a la parte más compleja: "La otra de Catastrar las Castillas ni es breve ni la más fácil, haciéndose como en Francia, Saboya y parte de Italia, donde yo he visto los efectos que aquí se afirman"[353]. Una experiencia directa de lo que pudo observar, como el mismo afirmaba, al acompañar al Infante Don Felipe a Italia.

3.2. La guerra de 1739 y las Indias.

Al referirse a Indias, el marqués era breve: no desarrolla ideas de gran calado y deja notar todavía la impronta de la guerra que está a punto de terminar. La primera mención era para la situación de la hacienda indiana:

> Las rentas del Perú debían más de tres millones de pesos, y el terremoto acaecido en Lima y su Callado habrá aumentado el empeño. El virrey de Santa Fe debía mucho y deberá cada día más porque del Perú no tendrá socorros derechos del comercio, no puede haber, porque le hacen todo los ingleses y en Cartagena hay que mantener una gruesa guarnición. Las rentas de Nueva España también están algo empeñadas y todo por causa de la guerra.[354]

[352] *Papel del señor marqués de la Ensenada* …, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2879_E, ff. 112 r. y 120 r.-121v.
[353] Ibídem: f. 121 v.
[354] Ibídem: ff. 126 r.-126 v.

El resultado no era halagüeño y el futuro más inmediato, y aun a medio plazo, se hallaba muy comprometido. Durante la guerra la mayor parte de las rentas ordinarias de las cajas de los Virreinatos se habían consumido en su propia defensa y, no bastando estas para cubrir los crecientes gastos, se hizo necesario recurrir a medidas extraordinarias para acudir a ellos. El conde de Fuenclara, virrey de la Nueva España (1742-1746), recibió del Consulado de México en 1742 y 1743, bajo diferentes conceptos, un total de 1.300.000 pesos fuertes para evitar la inacción de la hacienda novohispana[355].

Sebastián de Eslava (1739-1749), primer virrey del restituido Virreinato de Nueva Granada en 1739, fue autorizado a disponer de todo el dinero de las cajas reales, ante una situación en la que podemos entender que se combinaba cierta precariedad financiera por dicho restablecimiento más el agravante de la guerra. No solo debía mantener las fuerzas del Virreinato sino que tuvo que sustentar a la escuadra de Rodrigo de Torres y los gastos bélicos derivados. La necesidad hizo que tuviera que pedir al presidente de Quito un préstamo de 50.000 pesos que se pudo juntar entre los comerciantes y vecinos de la Real Audiencia, junto a otros 50.000 que también recibió de los comerciantes de Lima allí refugiados por la destrucción de Portobelo y la imposibilidad de celebrar la feria. Además, el rey ordenó al virrey del Perú aportar otros 300.000 pesos a Sebastián de Eslava. A cuenta de esta cantidad irían los 50.000 pesos del comercio limeño en concepto de adelanto[356]. El 21 de febrero de 1741 el marqués de Villagarcía, virrey del Perú, informaba a Felipe V de dicho envío. Poco después, el 30 de marzo comunicaba lo complicado que le resultaba enviar a Santa Fe de Bogotá otros 100.000 pesos más como parte de una nueva petición que Eslava le había hecho de otros 300.000 pesos con el mismo motivo: apoyar a las fuerzas de Rodrigo de Torres. Las dificultades de Villagarcía estaban en que con carácter de urgencia tuvo que enviar a Concepción, en el Reino de Chile, 50.000 pesos y géneros que faltaban en dicha ciudad para apoyar a otra escuadra, en este caso la de José Pizarro, antes de su llegada a puerto[357].

En vista de los continuos gastos de guerra y la catástrofe natural que fue el terremoto de Lima de octubre de 1746, la situación hacendística del Virreinato peruano era más que llamativa. A la entrada del nuevo virrey José Manso de Velasco, en 1746, las cajas de Lima presentaban un balance negativo de 2.672.357 pesos y 5 reales.

[355] DELGADO RIBAS, 2007: 165.
[356] BAUDOT, 2012: 181-182.
[357] MARTÍN RUBIO, 2009: 159.

Durante los siguientes años puso el virrey su mayor empeño en la gestión de la Hacienda virreinal y el equilibrio de las cuentas del Virreinato. Una labor que fue cumplida con éxito pues en junio de 1761 había en las cajas de Lima un saldo positivo de 1.306.969 pesos[358]. El panorama que presentaba Ensenada a la altura de 1747 para los virreinatos de Sudamérica era muy poco esperanzador y continuaba:

> De aquí se sigue que hasta que se haga la paz no podemos prometernos de la América alivios correspondientes a las necesidades de esta Península. Pero existe en La Habana algún caudal de Vuestra Majestad y más de 16 millones del comercio cuyos derechos no dejarán de importar haciendo ya capital para el año próximo de aquel fondo, y de lo que traerá el Navío el Glorioso, que de un día a otro podrá arribar a los puertos de Cantabria si no le sucede alguna desgracia a que no está expuesto el tesoro de La Habana, porque no se ha dado orden para que se mueva[359].

Si anteriormente mencionaba el marqués que las rentas novohispanas estaban algo empeñadas, este párrafo viene a destacar que no lo estaban hasta el grado de los Virreinatos de Santa Fe y Perú. Durante la guerra contra Inglaterra desde el Virreinato de la Nueva España, y pasando por Cuba, pudieron remitirse a la Península varias cantidades que ayudaron a mantener el esfuerzo de guerra y que en gran medida ejercieron una gran influencia en el planteamiento defensivo de la Monarquía. Esta se ciñó al envío de varias escuadras encargadas de patrullar las costas americanas, en especial Tierra Firme, Centroamérica, Cuba y el Caribe a la vez que custodiaban el envío a través del Atlántico de los tesoros americanos, excepción hecha de la escuadra de José Pizarro que fue en persecución del comodoro George Anson.

La escuadra de Torres, la más importante en aguas americanas, se encargó se custodiar y recibir el tesoro en Cuba, que desde 1739 hasta 1741 había llegado a acumular más de dos millones y medio de pesos. El 15 de noviembre de ese año estaba de regreso en La Habana[360]. Los dos años siguientes Torres fue realizando la misma operación, cubriendo el trayecto de La Habana a Veracruz para el traslado de las remesas a la espera de recibir la orden de conducción de las mismas hasta la Península. En octubre de 1744 recibió dicha orden y, urdiendo un engaño consistente en simular un ataque a Jamaica, dividió su escuadra en dos grupos, zarpando con pocos días de

[358] MANSO DE VELASCO, [1745-1761], 1983: 87-88 y 120.
[359] *Papel del señor marqués de la Ensenada* …, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2879_E, ff. 126 v.-127 r.
[360] BAUDOT, 2012: 209-210.

diferencia en direcciones contrarias. Con esto se esperaba desviar la atención del almirante Chaloner Ogle y que no fuera en persecución de los navíos que llevaban la plata. Torres llevaría personalmente los navíos *Glorioso*, que menciona Ensenada, y *Castilla* con la plata, acompañado por otros dos, *Europa* y *Príncipe*, armados con setenta cañones que harían frente a los posibles enemigos, y tres mercantes que completarían el convoy cargados con productos americanos. Zarpó el 26 de octubre, dos días después lo hacía Andrés Reggio al mando del otro grupo. La carga total de Torres era de 8.274.356 pesos, junto a otros 711.902 pesos que llevaban los mercantes. El grupo consiguió entrar en Ferrol en enero de 1745. La operación, por tanto, se convirtió en un gran éxito, ni siquiera el almirante Dawers, quien esperaba al acecho con su escuadra de doce navíos en Inglaterra, fue avisado a tiempo por Ogle[361]. Para el caso español, el poder conseguir la afluencia de las remesas americanas en tiempos de guerra contaba como una victoria militar sobre las fuerzas inglesas: suponían la posibilidad de continuar la guerra por algún tiempo más, por no mencionar que eran recursos que escapaban a la depredación de las escuadras enemigas.

Por lo que podemos deducir de las palabras de Ensenada, esta llegada de enero de 1745 fue la primera de carácter importante y por ello, se estaba a la espera de repetir la experiencia para una segunda remisión, ya que en esos momentos la fecha de su escrito era de 1747. En cualquier caso lo que desprendían las palabras del marqués sobre el aporte americano era que se debía contener su dependencia como había puesto de manifiesto la última guerra contra Inglaterra, así como el uso que se les diera a partir del cese de hostilidades "haciendo ya capital para el año próximo de aquel fondo".

3.3. El papel de las Indias en el proyecto ensenadista.

En la representación de 1751, encontramos varias líneas dedicadas a América, pero llama la atención que siendo Ensenada ministro encargado de ese ramo dedique tan poco espacio a tratar los temas relacionados con las Indias. No obstante, la escasez no es ausencia absoluta y algo podemos llegar a extraer y relacionar con el escrito de unos años antes. La primera mención que dedica al caudal de Indias es la siguiente:

> No he dado aplicación al producto de Indias, que viene de ellas y se causa en Cádiz, el cual se regulaba antes de tres a cuatro millones de escudos, y yo ahora no le bajo de seis,

[361] Ibídem: 219 y 221-223.

> cuyo caudal por el cálculo que llevo hecho parece que sobra, pero yo deseo que no se entienda así para que haya de depender de él obligación alguna de las ordinarias de la Monarquía[362].

Con estas palabras apuntaba Ensenada a la separación de la aportación fiscal de las Indias de los gastos de la Real Hacienda, lo que podemos entender como no hacer depender del aporte de caudal indiano a la misma. Aquí se desmarcaba de las palabras "alivios correspondientes a las necesidades de esta Península" que empleó en 1747. Claro que ese porcentaje de ingresos habría que extraerlos de otra parte, hueco que Ensenada esperaba poder llenar con la aplicación de la Única Contribución. Pero ¿qué razones da Ensenada para no darle aplicación?:

> Es el caudal de Indias muy contingente, porque aquella hacienda ha estado peor gobernada que la de España. La conducción está expuesta a los riesgos de la mar, no se puede asegurar cuándo llegará. Puede haber inquietudes que consuman gran parte del fondo, como ha sucedido algunas veces. El Perú tenía y tiene empeñadas todas sus rentas, y si ocurre guerra por allá, se consumirá todo en ella, y aunque quede algo, será difícil traerlo y muy fácil que convenga al servicio de V.M. cerrar la puerta a la venida de tesoros, porque siendo los extranjeros los más interesados en ellos, se les hará guerra deteniéndolos en América.[363]

Lo primero que vemos es una repetición de los condicionantes que ya expusiera en 1747, tanto en la hacienda peor gobernada como en el caso concreto del Virreinato del Perú. Añadía a esto la utilidad que se obtendría al detener en las Indias esos caudales con el objetivo de emplearse en una guerra comercial por el interés que tendrían, sobre todo, para los enemigos potenciales de la Monarquía, y el hecho de poder hacerlo sería desligar a la Real Hacienda, como parece pretender, de la aportación indiana en los gastos ordinarios. Una dependencia que se había arraigado desde el siglo XVI y que, como hemos podido ver en la guerra de 1739 había condicionado la aplicación estratégica de las escuadras en la protección de las costas y custodia en la remisión de los tesoros: "Por todas estas consideraciones, juzgaría yo que el buen gobierno aconseja

[362] OZANAM, 1980: 82.
[363] Ibídem: 82.

que con el caudal de Indias solo se cuente para lo extraordinario de España y para lo que expondré sobre ejército y marina"[364].

Para el aumento de estos pensaba Ensenada que se podrían alcanzar los objetivos marcados sin incrementar la presión fiscal sobre los vasallos ni "empeñar el real erario". Estimaba que en unos seis años, hacia 1757, podría rearmar y sostener las defensas de la Monarquía con el producto que rindiera la Real Hacienda. Calculaba unos gastos necesarios para dicho empeño de 34.000.000 de escudos, de los que en ese momento la Real Hacienda solo estaba en condiciones de aportar 27.000.000 faltando otros 7.000.000 restantes. La condición que expresaba Ensenada que sería necesario cumplir para alcanzar la suma total era que hubiera paz en el plazo previsto para que se pudiera trabajar y aplicar la Única Contribución con la que esperaba aumentar el rendimiento de la Real Hacienda; pensaba también en el aumento de la población y, por tanto, en el mayor número de contribuyentes; el aumento en el rendimiento de la renta del tabaco y el consumo de sal; en el comercio de manufacturas y productos y en la redención de juros y alcabalas[365]. En resumen, aúna a la reforma fiscal una coyuntura demográfica favorable con los consiguientes efectos en materia fiscal (mayor recaudación) y económica (mayor consumo) en la que se había de fomentar la producción y el comercio, y teniendo presente el esfuerzo por reducir las deudas.

A continuación se refiere al papel que jugaría el caudal de Indias en todo el proceso fiscal y económico del que ya habíamos anticipado parte. Lo primero que hacía era un cálculo a la baja de las cifras procedentes de América estableciéndola en tres o cuatro millones de escudos de vellón al año, aunque en su opinión estas no estarían por debajo de 6.000.000. La remesa de 1745 había alcanzado casi los 9.000.000 de pesos, aunque en este caso podía tratarse tanto de caudales particulares como del rey, a diferencia de los valores expresados en escudos de vellón anuales en esta *Representación* de 1751 que, mencionados por el interés hacendístico que suponían, se tratarían exclusivamente de los caudales indianos pertenecientes a la Corona. Pero lo que destacaba ahora era la regularidad anual[366], la cual era imposible cumplir durante la guerra contra Inglaterra, de ahí la acumulación de más de 16.000.000 de la que hablaba en 1747 (en ese caso no concretaba si se trataba de pesos o escudos). Ensenada, para causar una mayor impresión en su interlocutor, en este caso Fernando VI, ahondaba en

[364] Ibídem: 82.
[365] Ibídem: 89-90.
[366] Ibídem: 90.

el optimismo de unas mejores cifras: "Ahora diré que según lo que he observado y noticias que he adquirido, más bien defenderé la opinión de que el producto de Indias puede exceder de doce millones de escudos que la de que no pueda llegar a ellos"[367].

La aplicación del caudal o "fondo" de Indias como lo llama tendría dos fines principales. Una mitad sería para la reducción de las deudas de la Real Hacienda, la "redención de juros y desempeño de alcabalas" y la otra parte se destinaría "para hacer el repuesto de treinta millones de pesos que he indicado". Ensenada señalaba que junto a la recuperación de las fuerzas militares de la Monarquía, esta debía contar, además de con una Hacienda aumentada, con unos 30.000.000 de pesos de repuesto, un fondo que podemos considerar extraordinario[368]. Por tanto, si bien no resta importancia a la aportación indiana quiere desligarla de los gastos ordinarios de la Real Hacienda, siendo su destino lo extraordinario, como ya apuntábamos. Si consideramos la cifra de los caudales de Indias más optimista que reflejaba Ensenada, alrededor de 12.000.000 de escudos, y el tiempo en el que preveía aplicar sus reformas, podemos ver que en esos seis años, destinando unos 6.000.000 de escudos, incluso considerando ligeras variaciones en dicha cantidad, se completaría ese fondo extraordinario de 30.000.000 de pesos que quería reunir el marqués.

Para lograr ese objetivo tendrían que cumplirse dos condiciones ya mencionadas: el mantenimiento de la paz para esos años y la regularidad del tráfico comercial con las Indias. Para esto se estimaba el fomento del comercio americano y el aumento de la flota y Armada. Aunque, en principio hayamos visto o entendamos el paso de las remesas de Indias desde lo ordinario de la Real Hacienda hacia lo extraordinario, no significó que Ensenada estableciera una separación que aislara a las dos partes. La Península y las Indias seguirían manteniendo una relación estrecha en el pensamiento del marqués. Las reformas necesitaban una aplicación relacional de las partes de la Monarquía. El hecho de poder alcanzar el fondo extraordinario solo se conseguiría con la defensa de las rutas marítimas y para ello, primero había que aumentar la Hacienda hasta las cotas que Ensenada estimaba necesarias para aplicar una serie de recursos a la construcción naval. La implicación del aparato de gobierno, potenciando la administración y el ejercicio ministerial como coordinador de la política de la Corona, redundaría en el aprovechamiento de los recursos indianos. Pero, una vez asegurada la provisión de ese fondo extraordinario de 30.000.000 de pesos ¿cuál sería su uso?:

[367] Ibídem: 90.
[368] Ibídem: 89 y 90.

"Deberá estar seguro y pronto este fondo para usar de él, pero en movimiento continuo dentro del reino para auxiliar la economía en la recaudación y distribución de la real hacienda, para que ayudando y promoviendo los comerciantes vasallos, rinda algunos intereses y para que sin pérdida ni ganancia se promuevan las manufacturas."[369]

En síntesis, la reforma hacendística acabaría dando lugar a la posibilidad de invertir una determinada cantidad para el desarrollo económico de la Península. La interpretación que podemos extraer de las ideas de Ensenada no se aleja, sino que más bien se encuentra en los postulados principales que desarrollaron los tratadistas y proyectistas durante la primera mitad del siglo XVIII. Reconociendo los dos pilares sobre los que incidió el reformismo de la dinastía borbónica: el comercio con Indias y la Real Hacienda. Podemos fijar un punto de partida en el planteamiento, pero que tendría una doble repercusión retroalimentando y beneficiándose tanto la Península como América. Partiendo del aumento de los ingresos de la Real Hacienda y su consiguiente reforma de la Única Contribución, la Monarquía tendría a su disposición unos recursos con los que alimentar la Marina, a la que Ensenada puso especial cuidado. Con la fuerza recuperada en este ámbito, se procedería a garantizar el comercio, erradicar el contrabando y "que se esté con igual vigilancia para devolver a la corona las usurpaciones hechas en América por varios soberanos de Europa"[370]. En otras palabras, a reducir la "contingencia" de la que hablaba Ensenada respecto a los caudales indianos. Con lo extraído de las Indias, que con las precauciones establecidas por el incremento de fuerzas, garantizarían cierta regularidad en su tráfico y volumen, se constituiría dicho fondo extraordinario cuya cantidad tendría como destino el fomento de las actividades productivas de la Península. Esto a su vez, objetivo que no solo perseguía Ensenada, sino también buen número de tratadistas desde Gerónimo de Uztariz, redundaría en una mayor presencia de manufacturas y productos españoles en el comercio indiano desplazando parte de las mercaderías europeas y obteniendo los comerciantes vasallos de Fernando VI una mayor cota de participación y beneficios, así como las fábricas y talleres promovidos. Las Indias rendirían como base del desarrollo peninsular después de una primera fase de paz para el reformismo ministerial.

El segundo fin del fondo extraordinario, como destacaba Ensenada más arriba, sería la redención de deudas para la Real Hacienda. Otro punto de interconexión entre la posibilidad de aumentar los recursos y el uso de los mismos para potenciarlos. Sin

[369] Ibídem: 90.
[370] Ibídem: 83.

embargo, Ensenada dejaba entrever la posibilidad de que esta parte no pudiera aplicarse a juros y alcabalas como esperaba y que viera la necesidad de atender con ello a otros asuntos más urgentes. Esto se debe a la consideración que añade sobre las deudas de los reinados anteriores[371].

No entra el marqués a detallar la cantidad de estas deudas o si estas estaban incluidas cuando hablaba de la redención de juros y alcabalas. De todas formas, esta prevención pudo deberse a la crítica situación de la Real Hacienda nada más terminar la guerra en 1748 y la necesidad de aplazar parte de las deudas, en este caso correspondientes a reinados anteriores. Pudo pensar Ensenada que el afrontar esos pagos comprometería los plazos que consideraba necesarios para emprender la recuperación militar y económica de la Monarquía, y que una vez restauradas sus fuerzas podría abordar. Para la hacienda indiana también fue adoptada una medida similar. Esta se concretó en una Real Cédula de 9 de agosto de 1753, que venía a reafirmar lo dispuesto por otra de 8 de agosto de 1748. Seguramente para corresponder a lo que se estaba aplicando en la Península[372].

En este sentido, se observaba la correspondencia que estableció Ensenada en la necesidad de restaurar a nivel general la Real Hacienda, peninsular e indiana, para poder relacionar los recursos de una y otra en un proyecto reformista de alcance conjunto. Un interés por la Real Hacienda indiana que no escapaba a ojos del marqués como secretario de Marina e Indias.

Los planteamientos de Ensenada en cuanto a la relación que hizo el ministro entre recursos indianos, Real Hacienda y rearme naval tuvieron calado en el género proyectista. En este hemos podido encontrar un escrito dedicado precisamente al

---

[371] "No he hablado de la satisfacción de deudas de los reinados anteriores y no ha sido por olvido, sino porque es punto que toca a teólogos decidirle, enterados puntualmente del estado de la monarquía, de las fuerzas que necesita para su conservación con utilidad común y calidades de las mismas deudas, pero sean del dictamen que fueren, es muy posible que la deferencia de V.M. a él no altere en parte substancial el plano que he explicado". Ibídem: 90.

[372] "[…] desde 10 de Julio de 1746 en inteligencia de que cuanto se hubiese pagado desde dicho día se cargase a lo vencido desde él, llevando puntual razón de los satisfecho desde el ingreso de S.M. al trono y que Oficiales Reales no satisficiesen cantidad alguna anteriormente causada, bajo la responsabilidad al real Erario […]; no permitiendo después las urgencias del Estado la satisfacción de los caudales hasta dicho día; y teniendo reiterada la observancia de los derechos prohibitivos de semejantes pagas, y para evitar el que aunque mandasen satisfacer para sus circunstancias, y frecuentes recursos de los interesados, no llegasen a tener efecto; mandó S.M. generalmente, que sin embargo de cualesquiera cédulas, u órdenes expedidas, o que se expidiesen por la vía reservada, o del Consejo para la satisfacción de alguno de los créditos del reinado antecedente, no se diese cumplimiento, si expresamente no fuese derogada en ellas ésta, y la citada en 8 de agosto de 1748, sin manifestar a los interesados hallarse con esta prevención; con apercibimiento obligada a la reintegración con sus propios intereses la persona que lo ejecutase". AYALA, tomo III, 1990: 132-133.

marqués que se enmarca en las ideas y, sobre todo, en la conexión de elementos mencionada. Marina, comercio e Indias, fueron una constante en el pensamiento del gobierno político y económico español. Nos referimos de manera más concreta al uso de los caudales de la Real Hacienda para comerciar con la Indias y del rédito obtenido al hacer las inversiones oportunas para construir una armada poderosa. Con esta asociación en mente fue elevado un "Discurso" al marqués de la Ensenada el 8 de junio de 1750 y firmado en Madrid[373].

El autor es Eduardo Brossne, quien se presenta como contralor y greffier de la Orden del Toisón de Oro, y antiguo miembro de la casa de la reina viuda Isabel de Farnesio y del rey Luis I. En su discurso se ceñía a los planteamientos clásicos, mostrándose partidario del despacho de flotas desde Cádiz con regularidad anual. Pero introducía en estos la alternancia, siendo un año el destino Nueva España y al siguiente el de Tierra Firme. Recordemos que la guerra de 1739 había hecho imposible continuar aplicando el *Reglamento* de 1720, estando en vigencia al momento del escrito el sistema de registros. En estos años del gobierno del marqués de la Ensenada tendría lugar el debate en torno a la restauración o no del sistema de flotas y galeones.

En las siguientes líneas el autor establece sus cálculos. Estimaba la composición de cada flota en 6.000 toneladas, y reservaba lo que podríamos denominar una especie de "tercio de S.M.", compuesto por los navíos Capitana, Almiranta y Gobierno, con frutos y ropas por cuenta del rey. El beneficio que recibiría a la vuelta de las flotas podría llegar hasta la cantidad de 3.330.000 pesos. Sin embargo, puntualizaba que en los primeros años las ganancias no pudieran ser tan pingües reduciendo la cifra a 1.500.000 pesos. En los primeros diez años, obtendría el Erario hasta 33.000.000 de pesos. Pero, al exponer esta cantidad parecía olvidarse de los primeros años que, según su propia advertencia, resultarían a la baja, además de no tener en cuenta otras fluctuaciones. En cualquier caso, proseguía con la división del beneficio, cuyo fin estaría destinado al pago de las deudas del reinado precedente y a la construcción de una armada. Esta se compondría de cincuenta navíos de línea de entre sesenta y noventa cañones, junto a veinte fragatas de entre veinticinco y cincuenta piezas. Incluso llegaba a plantear que la

[373] *Discurso que se propone para remediar los abusos introducidos en el Comercio de las Indias, desde el principio de su establecimiento, por el medio eficaz de cargar siempre los navíos de Flotas y Galeones de cuenta del rey con frutos y ropas, sin admitir en ellas mercaderías algunas a flete de particulares. Resultarán en el discurso de los primeros diez años haber utilizado 33 millones de pesos sencillos, que empleados de estos 19 millones y 20 mil pesos en la compra y construcción de 50 navíos de línea y 20 fragatas, quedan de resto a beneficio del Erario dicho Armamento, y 14 millones de pesos sencillos para satisfacer las deudas del reinado de Felipe V*, Madrid 8-VI-1750, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2820_B.

continuidad del comercio, como lo expresa en relación a la Real Hacienda, permitiría mantener siempre dispuestos para la guerra unos treinta navíos de línea sin necesidad de que ese gasto repercutiera directamente sobre la Real Hacienda sino sobre el rédito de los caudales empleados por ella para el comercio[374]. La armada consumiría unos 19.020.000 pesos, y el resto, casi unos 14.000.000 de pesos, irían al pago de la deuda[375].

Esas 6.000 toneladas eran una estimación alta en comparación con la carga que habían llevado las flotas durante la primera mitad del siglo XVIII. Es posible que Brossne pensara también en la carga que no se declaraba y en el volumen de mercancías que podrían introducirse si España llegaba a un acuerdo con Inglaterra por el fin de las cláusulas comerciales de Utrecht del Navío de Permiso y el Asiento de Negros. No olvidemos que en el momento en el que escribía su memorial estaban a punto de concluirse las negociaciones y plasmarse en un tratado. Otra cuestión sería el parecer de Ensenada en cuanto a adoptar el sistema comercial más idóneo para las Indias, cuestión que abordó y por la que decidió mantener el sistema de registros sueltos, habilitados estos durante la guerra contra Inglaterra (139-1748), como luego veremos.

No sabemos qué opinión pudo causar al marqués esta propuesta, sobre todo, si tenemos en cuenta que la Marina era el punto fuerte de su conocimiento en la Secretaría que ocupaba, por no mencionar que gran parte de su carrera en la administración se había realizado bajo su apresto, intendencia y construcción. Bien es cierto que el autor de este texto sí que muestra algo de prudencia al contemplar sus objetivos a diez años vista. Un plazo de tiempo parecido al que se propuso Ensenada, según su *Representación* de 1747, para la puesta en orden y construcción de los navíos que estipulaba necesarios para restaurar las armas, en este caso marítimas, de la Monarquía[376].

Podemos ver que el autor del "Discurso" coincidía con la cifra de navíos de línea que Ensenada quería construir en 1747. Esto nos dice que era buen conocedor del programa naval del marqués. Por otro lado, los costes se aproximaban a las cifras

[374] Este papel comercial con Indias atribuido a la Real Hacienda ya fue planteado por Uztáriz, BITAR, 1975: 120.
[375] *Discurso que se propone para remediar los abusos…* RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2820_B.: ff. 18 r.-20 v.
[376] "Bajo este concepto expondré a V.M. que según mis tales cuales experiencias adquiridas en la profesión en que me he criado y lo que por mi mismo he reconocido y noticias que he tomado, hallo que en 8 años de paz pueden construirse en España y Habana cincuenta Navíos de línea y prepararse todos los pertrechos que necesiten para su armamento como se aplique en cada uno de estos dichos un millón de pesos fuertes con solo este destino".*Papel del señor marqués de la Ensenada* …, RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II/2879_E, ff. 134 v.-135 r.

propuestas por ambos, los navíos de línea según Ensenada consumirían un total de 8.000.000 de pesos fuertes. La cifra anterior manejada más arriba de 19.020.000 pesos incluía el coste de las fragatas también. Incluso en los años en los que preveían aplicar el programa naval, de entre ocho y diez años, en otras palabras, se podrían alcanzar los objetivos marcados entre 1756 y 1760. Posteriormente, para 1751 los números manejados por Ensenada variarían ligeramente: en cuanto a la armada propuso que esta tendría que estar compuesta por unos sesenta navíos de línea y sesenta y cinco fragatas, quedaba todavía mucho por hacer pues en ese año contaba solo con dieciocho navíos de línea y quince embarcaciones menores. En este caso el número de fragatas crece de manera destacada respecto al autor del "Discurso". Y en lo que se refiere al coste establecía en 6.000.000 de escudos la asignación regular a la Marina[377].

Sin embargo, el punto donde diferían era en la forma de obtener los recursos que se dedicarían al rearme. Para este reformista, se trataba de hacer de la Real Hacienda un inversor, cuyos beneficios serían los destinados a alimentar los gastos de la construcción de la Armada. Ensenada, era firme partidario de potenciar la capacidad de la administración real de la Monarquía, de fortalecer por otros medios la Real Hacienda para después en combinación de una flota y armada poderosas asegurar los firmes vínculos comerciales con las Indias para los vasallos y liberarlos de la intromisión extranjera[378]. Muchos de estos planteamientos se encontraban en las obras que fueron publicadas durante la década de 1740, destacando a Campillo y otros como Bernardo de Ulloa, Teodoro Ventura de Argumosa y Gándara o la reedición en 1742 de la *Theorica* de Gerónimo de Ustáriz. Este período, además, abrió una nueva etapa para la reforma hacendística de la que Ensenada fue uno de los ministros más representativos cuya acción contrastaba con las soluciones viejas y de posturas conservadoras que habían esgrimido el marqués de Torrenueva y Francisco de Iturralde ante la crisis hacendística y la bancarrota de 1739[379].

Pero, a pesar de la viabilidad o no de este proyecto, aspecto que siempre comprometía los escritos de este tenor al enfrentarse la teoría y la práctica y, en última instancia, los recursos que pudieran hacerlo posible frente a unos objetivos realistas que lo inspiraran, lo que nos interesa destacar en este caso es, más que nada, el contar con la Real Hacienda como agente partícipe de los rendimientos que proporcionaba el tráfico

[377] OZANAM, 1980: 84 y 89.
[378] GÓMEZ, 1996: 209-211.
[379] FERNÁNDEZ, 1977: 66-72.

con las Indias. Sumando en este caso un beneficio por negocio al que ya obtenía por exacción fiscal. En último término se trataría de hacer de la Real Hacienda un agente comercial[380], partícipe del tráfico como los cargadores, solo que con utilitarismo real, para alimentar la capacidad del Estado no recurriendo a la reforma fiscal de la Carrera de Indias, ni a la de la propia Hacienda. En este aspecto contrastaba con la idea que quería aplicar Ensenada como era una reforma hacendística de importancia, la Única Contribución.

Esta confluencia, entre el discurso proyectista y los delineamientos expuestos por Ensenada en sus *Representaciones* de 1747 y 1751, nos habla, por una lado, de la profundidad y difusión de unas ideas. Un estadio concreto del reformismo de mediados del siglo XVIII que tuvo un claro protagonista por su destacada posición ministerial y su capacidad de intervención en los asuntos de la Monarquía como fue Ensenada. Esta reproducción o, mejor dicho, este reflejo de la definición de una política americanista de rasgo ensenadista, cuya principal característica era el impulso que debía dar a toda una relación de pasos que constituían el quehacer de una forma de entender el reformismo y potenciar la capacidad administrativa del gobierno como agente productivo de cambios y capaz de estimular e incrementar las capacidades militares y económicas de la Monarquía Hispánica, daba cuenta de esa aceptación de las ideas del marqués.

Por otro lado, podemos ver este tipo de memoriales como apoyos escritos a las acciones concretas de un ministro al margen de los cauces más estrechos de la Corte y las instituciones indianas de esta, o por parte de sectores de la Corte no tan implicados en los organismos del gobierno ultramarino, no olvidemos que Eduardo Brossne se presenta como asistente de la casa de la reina viuda Isabel de Farnesio y del difunto rey Luis I. Así, esa similitud de planteamientos también podrían tener en Ensenada una mejor acogida a la hora de hacerlos propios o de dar mayor vida al memorial que se le presentaba si este encajaba en el esquema por él diseñado. De tal forma que procuraría alargar el autor la vida burocrática y el examen de expertos de su *Discurso*, mostrando esa afinidad programática con el ministro al que se dirigía. De lo que pudo resultar del texto presentado por Brossne nada más podemos decir, más allá del análisis que ya hemos hecho de su contenido y su relación con las ideas que Ensenada fue desgranando a lo largo de los años como parte del proceso reformista que quiso llevar a cabo.

[380] Una propuesta en este sentido ya fue formulada y aplicada a principios de siglo, la Real Factoría de Indias. Véase el capítulo I.

La relación establecida por Ensenada otorgaba a las Indias, entendidas estas como aporte de recursos a la Corona, un papel utilitarista acorde a los condicionantes por él reconocidos y que una vez tenidos en cuenta habría que minimizar su impacto. En ello estribaba reducir lo máximo posible la contingencia con la que definía los caudales americanos y la asociación que a estos hacía de la necesidad que, hasta aquel momento, se había tenido de ellos para los gastos ordinarios de la Monarquía. De ahí el cambio cualitativo que pretendía conseguir y hacerlos pasar y acumular para lo extraordinario, redefiniéndolos de esa forma en los esquemas reformistas por él esbozados. En última instancia, se trataba de alterar el paradigma de la función proveedora de las Indias, tarea demasiado grande por cuanto requería una transformación importante de la hacienda peninsular.

3.4. La política indiana a través de las juntas ensenadistas.

En el capítulo anterior hemos expuesto la correspondencia que mantuvo el marqués de la Ensenada con el resto de instituciones peninsulares implicadas en el gobierno del Nuevo Mundo. En lo que respecta a una actuación política concreta[381] esta se hizo manifiesta a través de una Junta de expertos creada por Real Orden en diciembre de 1752. No se trataba de una creación nueva en aquel momento determinado, más bien se daba una sanción real sobre un organismo que venía funcionando, de hecho, desde 1750, en el que Sebastián de Eslava tenía un papel destacado al figurar como uno de los principales asesores desde aquel momento[382].

Tomando como referencia cronológica el año de 1752 podemos establecer dos partes en el funcionamiento de esta Junta o Juntas para América en las que, dependiendo del período, participaron y dieron sus dictámenes unos miembros u otros. La guerra contra Inglaterra (1739-1748), en la que España pudo resistir la agresión del enemigo en las Indias sin sufrir pérdidas territoriales, no dio solución a las principales disputas que llevaron a las dos Coronas al enfrentamiento. Los ministros de Fernando

[381] Hemos tratado la política americanista del marqués de la Ensenada a partir de la actividad concentrada en las reuniones propias de las juntas. En estas no se dieron una atención constante y decidida al espacio del Pacífico, lo cual no significó que esta no existiera ni estuviera presente en las decisiones de Ensenada. En lo que respecta al caso de las islas Filipinas nos ocupamos de ello en los capítulos siguientes, si no hemos incluido la parte que correspondería al espacio del Pacífico americano en este capítulo es porque no fue una cuestión directamente tratada a través de estos mecanismos institucionales, o no al menos a través de sus miembros más estables. Debido a la extensión de la tesis, dicho tema será abordado en un próximo trabajo.

[382] MIJARES, 1976: 82.

VI bajo la tutela de Ensenada, haciendo de esta experiencia una lección, procuraron por todos los medios posibles no implicarse en una nueva guerra contra Inglaterra, pero asumiendo un papel de defensa activa ante cualquier provocación durante el período que necesitase la Monarquía para recuperarse económica y militarmente: "Se trataba en suma, y como veremos a continuación, de una neutralidad activa, vigilante y atenta exclusivamente a los intereses nacionales."[383]

Uno de los conflictos internos que surgió inmediatamente después de poner término a la guerra en América fue la rebelión caraqueña contra la Compañía Guipuzcoana. La creación de la Compañía en 1728 invirtió la situación privilegiada que hasta aquella fecha habían gozado los hacendados de la región sobre el producto del cacao. Estos, como productores, habían podido fijar el precio así como realizar el pago de impuestos después de la venta. Algunos de estos cosecheros eran de origen canario que se habían asentado en la provincia en décadas anteriores (desde el siglo XVII) y mantenían el comercio con las islas Canarias mediante el envío de un navío anual, prerrogativa que había sido confirmada por el Consejo de Indias en 1720 y 1725. A los dos grupos en pugna se unía el factor del contrabando que se venía realizando desde el asentamiento holandés en la isla de Curazao con la costa oriental venezolana. Durante la guerra, la Compañía actuó como el elemento conductor de la acción defensiva de la Corona en Caracas y el resto de la provincia venezolana, y principal provisor de armamentos y pertrechos para las escuadras en guerra, acciones que le valieron ser compensada con la concesión del monopolio comercial en 1742[384].

La Compañía, viendo mejorada su situación se dedicó a poner en práctica sus privilegios provocando un aumento de la tensión entre los interesados en el comercio de la región. Los cosecheros se decantaron cada vez más por el comercio ilícito procurando esquivar en la medida de lo posible la intervención de la Compañía, pues esta desde su punto de vista perjudicaba sus intereses: los holandeses compraban cosechas completas y a mayor precio al contrario que la Compañía, la cual controlaba la salida de cacao a Veracruz y Canarias. A su vez esta era la encargada de luchar contra el contrabando y el comercio ilícito en la zona. En agosto de 1749 llegó a conocimiento de Ensenada los graves sucesos que se habían producido en la provincia de Venezuela. El marqués fue consciente de que para sofocar la rebelión no podía demorar el asunto y debía actuar de forma decisiva pero manteniendo siempre una vía de negociación, el elegido para este

[383] Ibídem: 86.
[384] BAUDOT, 2012: 274-277.

cometido fue Julián de Arriaga quien comandaría una expedición para pacificar la provincia y restaurar la autoridad real[385].

Arriaga, conforme con las órdenes de Ensenada y con su ascenso a jefe de escuadra, supervisó los preparativos de la expedición que incluía a los regimientos Zamora y Sevilla. Finalmente el 21 de octubre informó al marqués de la salida de los navíos. Se le concedieron amplios poderes como sustituto del teniente general Luis Castellanos en el cargo de capitán general y gobernador de la provincia y, además de procurar cumplir una doble actuación en la que la mano dura no comprometiera una salida negociada, recibió de Ensenada una instrucción oficial de treinta y cinco puntos por la que debía favorecerse la actividad de la Compañía, el abastecimiento de la región y la lucha contra el contrabando[386].

Arriaga adoptó una postura conciliatoria pero sin desviarse de sus instrucciones para lo que se reunió con algunos notables que habían apoyado la revuelta y con su propio cabecilla, Juan Francisco de León. El hecho del restablecimiento de la Compañía no dio buenos resultados y ante el temor de que los amotinados tomaran Caracas ordenó que la tropa que permanecía en La Guaira se dirigiera a la capital. Arriaga perdonó a los sublevados y les dio la oportunidad de que presentaran sus quejas en un memorial. El gobernador sabía que para restablecer la actividad comercial, aparte de calmar los ánimos y poner en marcha de nuevo a la Compañía, había que actuar contra los comerciantes holandeses. Para ello escribió a José Montero de Espinosa, jefe de la Escuadra de Barlovento, diciéndole que en sus salidas de patrullaje recorriera también la costa de Tierra Firme y tocara en el puerto de La Guaira: los resultados pudieron verse en el aumento de las quejas que los comerciantes holandeses hicieron contra los guardacostas de la armada. Por último, se conformó una junta con prelados y notables de la provincia a los que Arriaga esperaba convencer de que aceptaran una solución pactada por la que se alcanzaran acuerdos puntuales entre la Compañía y Caracas. Esta posibilidad fue rechazada por los miembros de la junta. En vista de la repetición de las quejas, Arriaga pensó que tendría que intervenir más decididamente en función de los poderes que le fueron concedidos. Entendió que algunos de los privilegios de la Compañía eran lesivos para el desarrollo económico de la provincia y que esta no se comprometía en el justo abastecimiento de la población lo cual no tuvo reparos de

[385] Ibídem: 278 y 284-285.
[386] Ibídem: 286-291.

comunicar a Ensenada[387]. Sin embargo, Arriaga veía que sus esfuerzos por encontrar una solución lo más acorde posible no se veían apoyados por las posturas enfrentadas de quienes mantenían su negativa a ceder.

Ensenada, teniendo presente la información que Arriaga le remitía desde Caracas, pidió opinión en junio de 1750 a una serie de miembros con experiencia directa en Indias o en política indiana. Esta fue una de las primeras juntas consultivas de las que se valió a la hora de orientar su política y que debido a su uso recurrente acabaría tomando forma estable en 1752. Concurrieron los pareceres de: Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Casa de la Contratación e intendente de Marina e Indias; Rodrigo de Torres, protagonista de las acciones navales contra Inglaterra en América y ahora consejero de Indias; el marqués de Ustáriz, miembro de la Junta de Comercio e hijo del famoso teórico y economista; Gabriel de Zuloaga, antiguo gobernador de Caracas; Sebastián de Eslava, antiguo virrey de Nueva Granada; y José Antonio Álvarez de Abreu (marqués de la Regalía) y Francisco Cornejo, miembros del Consejo de Indias. Estos dos últimos ya habían asesorado al marqués en materia eclesiástica para América entre los años 1748 y 1750. Carvajal, como parte del Consejo de Indias y de la Junta de Comercio y Moneda también dio su parecer. Hubo dos tendencias principales entre los consultados: por un lado la abolición de la Compañía y la benevolencia hacia los rebeldes, y por el otro, mantener la Compañía y actuar de forma ejemplar contra los principales responsables de la rebelión[388].

Ensenada en esta cuestión siguió principalmente el criterio de Eslava y lo primero que hizo fue confirmar la continuación de la Compañía Guipuzcoana en su actividad. En marzo de 1751 se dieron órdenes a Julián de Arriaga, quien previamente había pedido su relevo, para que regresara a España mientras que se nombraba al mariscal de campo Felipe Ricardos como nuevo gobernador de Caracas y encargado de aplicar nuevas instrucciones. Llegó a La Guaira en mayo de ese mismo año con la orden de capturar a Francisco de León y otros cabecillas para enviarlos a España. El resto de implicados serían juzgados en Caracas pero sin imponer ninguna pena de muerte, respetando el indulto que Arriaga concedió. En última instancia lo que sucedió con la Compañía es que ahora quedaba bajo supervisión de los gobernadores de Caracas, vigilando estrechamente sus actividades y el pacto impuesto desde la Península entre esta y los cosecheros-comerciantes. Se despojaba a la Compañía de los privilegios adquiridos

[387] Ibídem: 293-294 y 298-303.
[388] Ibídem: 314.

después de su creación en 1728, es decir el monopolio comercial. Se concedía a los habitantes de la provincia el comercio con Veracruz pero con navíos de pabellón español y, por último, el precio del cacao se fijaría anualmente por una junta formada por el gobernador, un regidor y el factor principal teniendo presente la producción. La pacificación se completó en los primeros meses de 1752. Por último, desde la Península, Fernando VI también se reservó cierto grado de intervención sobre la Compañía: las resoluciones de la junta de accionistas debían contar con la aprobación real; el rey nombraría al factor de la Compañía en Caracas de entre una terna propuesta por los directores; se amplió su extensión comercial del cacao para Maracaibo, un aumento de capital para que pudieran participar los venezolanos como accionistas y la reserva de una sexta parte de la carga de los buques para que los cosecheros pudieran vender sus productos en la Península[389].

La experiencia caraqueña y su resolución contribuyeron a asentar la actuación de estas Juntas como principal apoyo a través del cual Ensenada canalizaba su actuación política y ponía en ejecución sus ideas respaldadas o contrastadas con los expertos que las compusieron. Igualmente, la rebelión venezolana incidió en las dos principales líneas de actuación de Ensenada a través de estos asesoramientos: la defensa y el comercio de las Indias. Temas, por tanto, axiomáticos a la hora de abordar un planteamiento conjunto para las posesiones ultramarinas. El regreso de Arriaga a la Corte permitió su incorporación a la Junta Consultiva ya que la opinión que se formara el marino durante el período en que fue gobernador ayudaría a enriquecer la labor de este organismo, una afiliación que también marca esa fecha de referencia del año 1752.

3.4.1. El Asiento de Negros.

Después del tratado firmado en 1750 con Inglaterra, el Asiento de Negros[390] que había revertido a la Corona se convirtió en un problema a abordar. Las posesiones americanas no podían quedar desabastecidas de esclavos generando un problema de introducción ilícita, y no solo de esclavos, de potencias extranjeras. Uno de los inconvenientes principales a los que se enfrentaba la Corona en relación a la trata era que no poseía ningún asentamiento en la costa occidental africana del que aprovisionarse y por ello

[389] Ibídem: 319-321 y 328.
[390] Sobre este tema y su relación con el Navío de Permiso véase HILTON, 1979; FERNÁNDEZ, 2011; DONOSO, 2010; DELGADO BARRADO, 2015: 57-96.

tenía que recurrir a un comercio indirecto de intermediarios a los que se permitía abastecer a las Indias españolas mediante licencias o asientos. Esta observación la puso sobre la mesa Iturriaga en la Junta, quien veía la mejor solución en pedir autorización al rey de Portugal para que los navíos españoles participaran en el comercio negrero y pudieran sacar esclavos en las factorías de Angola. Después, en América, dos grandes centros redistribuidores los repartirían por los territorios donde fueran requeridos. Uno estaría ubicado en Buenos Aires y el otro en Puerto Rico[391].

José de Carvajal, también apostó por hacer de San Juan de Puerto Rico un centro redistribuidor de esclavos para América. Era consciente del grave perjuicio que su concesión a extranjeros ocasionaba, por ello además de priorizar su recuperación de manos inglesas, proyectó entre las diversas compañías para el comercio de América, una para el abastecimiento de mano de obra esclava. Esta, la onceava según el orden que propuso en su obra *Testamento político* (1745), estaría radicada en Cádiz, se compondría de acciones de particulares y ubicaría su factoría principal en dicha isla. Su puerto se haría franco, concediendo la entrada libremente a toda embarcación extranjera que llevara esclavos, permitiendo su venta pero no la de ningún otro producto, fruto o mercadería. El pago se haría parte en dinero y parte en especie, unos frutos que además se marcarían con el sello de la compañía, dibujo que cambiaría cada dos años para evitar falsificaciones. Los extranjeros que comerciasen llevarían despacho y registro de todo lo que transportasen para no ser molestados por los guardacostas y corsarios.

Desde Puerto Rico la compañía se encargaría de llevar a los esclavos para su venta allí donde fueran demandados, incluida Buenos Aires, sin introducir ningún otro tipo de mercancía. También se permitiría a los españoles ir directamente a la factoría para aprovisionarse, contando para ello con un registro de entradas y salidas. Para la subsistencia de la compañía una medida positiva sería la reducción de los derechos reales en un tercio por cada esclavo y que estos no se pagasen hasta no conocer el lugar de su venta. Debía tener para sí todo el comercio de la isla de Puerto Rico y sus frutos, y lo adquirido por el tráfico de esclavos tenía que ser llevado a Cádiz y volver a la isla con mercaderías y negros. Cádiz sería por tanto, una segunda terminal de aprovisionamiento de esclavos. Además de esto, recomendaba Carvajal que por unos años se permitiese a la compañía llevar cada año desde Cádiz cuatrocientas o quinientas toneladas de ropas y frutos, mitad para Nueva España y la otra mitad para el Perú[392].

[391] MIJARES, 1976: 89-91.
[392] CARVAJAL, [1745], 1999: 122-123.

Aunque las relaciones diplomáticas dirigidas por Carvajal habían buscado un acercamiento a la Corona de Portugal, este no había sido fácil de la misma forma que tampoco lo era la aplicación del Tratado de Límites de 1750, y resultaba ingenuo por parte de Iturriaga que los portugueses se avinieran a un acuerdo de ese tipo sin grandes contrapartidas o por la misma fórmula del asiento que tanto había interesado a los ingleses, no tanto por el hecho de introducir esclavos como por el de enmascarar el comercio ilícito de sus mercaderías. Lo cual supondría para España una reproducción de los problemas que pretendía solventar con el intercambio de la Colonia de Sacramento.

Si los comerciantes extranjeros para la trata eran más una fuente de perjuicios que de beneficios, la Corona tuvo claro que las licencias que se concedieran para este comercio solo serían para españoles. Sin embargo, esto tampoco evitó en gran medida que el contrabando continuara corriendo parejo a las introducciones de esclavos. Durante la década de 1740, y todavía en funcionamiento la Compañía del Mar del Sur, se dieron asientos parciales a José Ruiz de Noriega y Tomás Navarro. En el caso de Cuba, era la responsable la Compañía de La Habana desde su creación en 1740, una situación con la que no siempre estuvieron de acuerdo los hacendados cubanos al pedir licencia con la que introducir esclavos en las Indias. Ensenada se opuso a esta petición, pero era consciente de la necesidad de hallar un sistema de abastecimiento no solo circunscrito a una provincia, sino a toda América. En la década siguiente también se concedieron para las provincias del Río de la Plata, Perú y Chile a Francisco de Mendinueta y a Ramón Palacio. Pero no pudieron hacerse efectivas hasta 1760. Estos permisos parciales funcionaron irregularmente ya que además de la Corona, también podían concederlos los virreyes, provocando en no pocas ocasiones confusiones administrativas y prácticas fraudulentas ya que no fue extraño que los dueños de las licencias acordaran con los extranjeros las introducciones, persistiendo el problema del contrabando[393].

Por orden de Ensenada desde el 22 de marzo de 1752 Eslava, Arriaga, Manuel Pablo de Salcedo y Francisco Fernández Molinillo tratarían sobre el tema de la provisión de esclavos y llevarían a cabo sus sesiones en la posada del antiguo virrey de Nueva Granada. La primera petición de mano de obra esclava provino de los hacendados cubanos. Aquí pronto Arriaga expuso que el problema no se encontraba en el desabastecimiento, sino en las condiciones que ponía la Compañía de La Habana para

[393] MIJARES, 1976: 124-127.

operar y que algunos propietarios de la isla pretendían evitar comprando negros directamente en las colonias extranjeras. El punto más grave era que la excusa esclavista diera pie a un comercio directo de todo tipo de productos europeos. Volvía a vislumbrarse la sombra del asiento de negros que manejaran los ingleses solo que a escala cubana. La recomendación de Arriaga a Ensenada fue la de negar la solicitud[394].

Otra propuesta fue remitida por Ensenada a Eslava, se trataba de la elevada por el comerciante Juan Nicolás Guitisasti. En primer lugar se preocuparon por identificar aquellas provincias de las Indias donde había una mayor demanda de mano de obra esclava como eran los territorios de Cuba, Tierra Firme y Perú, en contraste con otras que apenas necesitaban como Nueva España, exceptuando Veracruz, o Campeche. Junto a esto, en segundo lugar tuvieron presente el que España no pudiera realizar este abastecimiento directamente. Fue dirigida a la Junta una representación de Juan Nicolás de Guitisasti para la concesión de un asiento general por cual se comprometía a llevar a América directamente mano de obra esclava desde la costa de Guinea. A simple vista, el hecho de una participación directa, por parte de un comerciante español en la costa guineana, podía resultar de interés a la Corona. Ahora bien, se trataba de una parte compleja del plan en la que Guitisasti exponía que debía corresponder a la Corona el facilitar el punto de aprovisionamiento africano, concretamente el de la defensa de los buques mercantes, punto que rechazó la Junta por tratarse de un problema que, en su comprensión, solo atañía a Guitisasti. Pero aprobaba otro punto de la petición del comerciante por el que se le permitiera conducir a los negros en navíos franceses con la condición de que la mitad de la tripulación, el segundo capitán, el segundo piloto, y el segundo cirujano fueran españoles. La Junta no veía necesario por el momento la introducción en Yucatán, Tabasco y Veracruz, pero sí que se procediera a llevar una primera remesa de más de 4.000 esclavos a los reinos de Tierra Firme, Perú y la isla de Cuba, excluyendo del contrato a Maracaibo y Venezuela cuya provisión era competencia de la Compañía Guipuzcoana de Caracas[395]. No sabemos si la propuesta de Guitisasti se llevó a efecto después de la revisión que hizo la Junta.

Lo que sí resulta llamativo de la propuesta de este era su parecido, por lo que respecta a la participación franco-española, con otro proyecto que fue presentado durante la guerra contra Inglaterra por el francés Daniel Oleary a mediados de 1740, cuya meta fue atacar el comercio de esclavos británico en la costa atlántica africana. El

[394] BAUDOT, 2012: 332-334.
[395] MIJARES, 1976: 127-130.

francés aportaría tres buques en los que se cargarían los esclavos apresados a los ingleses así como cualquier otro producto que arrebataran a los enemigos, actuando estos barcos con patentes de corso y acompañados por una fragata de cuarenta cañones que aportaría la Corona española para una campaña de seis meses. Las decisiones se tomarían conjuntamente entre el capitán de fragata y Oleary. La propuesta fue sometida a la Junta de Almirantazgo siendo José de la Quintana quien más objeciones puso al plan. Francisco Cornejo y el marqués de Mari expusieron a Ensenada que Quintana no apreciaba todo el potencial de esta idea, por lo que apostaban por su aprobación. Así se hizo en septiembre de 1740 por la Junta del Almirantazgo. Los capturados en Guinea serían llevados a Buenos Aires y la fragata escogida fue la *Galga* puesta al mando del capitán conde de Vegaflorida con una tripulación de cuatrocientos cuarenta y cuatro hombres. Sin embargo, a pesar de los preparativos del Almirantazgo y la Secretaría de Marina e Indias el plan se acabó abandonando en mayo de 1741, la campaña de corso proyectada entre Oleary y la Corona no tuvo efecto porque el francés apenas pudo reunir un barco de los tres que había prometido y la fragata española, según pasaban los meses, se hizo cada vez más necesaria en América[396].

El contraste entre ambos planes es evidente por cuanto su actuación se fundamenta en tiempos de guerra o en tiempos de paz. Sobre el primero las intenciones de atacar directamente a los buques ingleses son más que claras. El abastecimiento se haría mediante las presas capturadas y no por el aprovisionamiento de esclavos y otros productos en las costas, a diferencia de lo que señalaba Guitisasti, quien enfocaba el aprovisionamiento en las costas de Guinea, lo que no quedaba claro era si este se haría saltando a tierra directamente o por intermediación de factorías extranjeras. Lo que cabe pensar es que los asentamientos europeos de la costa de Guinea pondrían todas las trabas posibles a que los españoles obtuvieran esclavos por sus propios medios en la costa atlántica africana por lo que era seguro que se estableciera la intermediación con las factorías de extranjeros. Probablemente, el comerciante, y la Junta después, pensaran que el dar al asiento cierto carácter mixto entre barcos franceses y tripulación española ayudaría al acceso a la mano de obra esclava, presumiblemente con las factorías francesas.

A pesar de todo, el principal problema siguió sin abordarse claramente: España seguía sin poseer un asentamiento en África del que aprovisionarse directamente así que

[396] CERDÁ, 2010: 167-174.

por mucho que redujera la concesión de licencias a peninsulares o criollos poco o nada iba a cambiar. Por otro lado, la fórmula de asientos generales o licencias parciales, pese a los derechos fiscales que garantizaban a la Real Hacienda, no dio satisfacción completa en la economía americana a los requerimientos de su demanda. En el caso cubano, la Corona y sus ministros, como responsables de la política seguida, no advirtieron completamente los cambios que se estaban produciendo en la economía de la isla donde a las plantaciones del tabaco se unió el cultivo en rápido ascenso del azúcar en la década de 1750, producción que necesitó una mano de obra creciente y a la que desde la Península no se supo responder adecuadamente como puso en evidencia la introducción de más de 2.000 esclavos negros por los ingleses con la toma de La Habana en 1762[397].

3.4.2. El sistema defensivo americano.

A) *El sistema defensivo estático: las fortificaciones*.

El sistema defensivo americano resistió, en el cómputo global, la ofensiva desplegada por las escuadras y ejércitos ingleses durante la guerra de 1739. Los principales hechos de armas tuvieron lugar en el Caribe, tanto en la parte antillana como continental, constituyendo las plazas de Tierra Firme y Cuba las partes más golpeadas por la capacidad militar del enemigo. El problema era que las potencias europeas estaban asentadas desde el siglo anterior en ese mar americano por lo que a causa de su internacionalización, y especialmente los ingleses como principales rivales de la Corona española establecidos en Jamaica, al producirse un estallido bélico podían amenazar cualquier posición de la América hispánica con relativa rapidez.

El istmo de Panamá no cayó totalmente en poder británico, a pesar de la destrucción de Portobelo y Chagres; Edward Vernon no pudo hacerse con Cartagena de Indias que en los años de la guerra se había convertido en la principal plaza militar del arco defensivo de Tierra Firme y en la primera salida al mar del Virreinato de Nueva Granada. La isla de Cuba, de una forma similar, también pudo resistir los embates británicos donde a pesar de las tentativas de desembarco y toma de alguna plaza importante supo evitar esa amenaza. Cuba proporcionaba también una posición

[397] BAUDOT, 2012: 335-336.

estratégica de gran consideración para las fuerzas navales españolas al poder atacar desde allí cualquier fuerza enemiga o prestar ayuda en cualquier punto de la costa americana, desde Florida hasta la desembocadura del Orinoco.

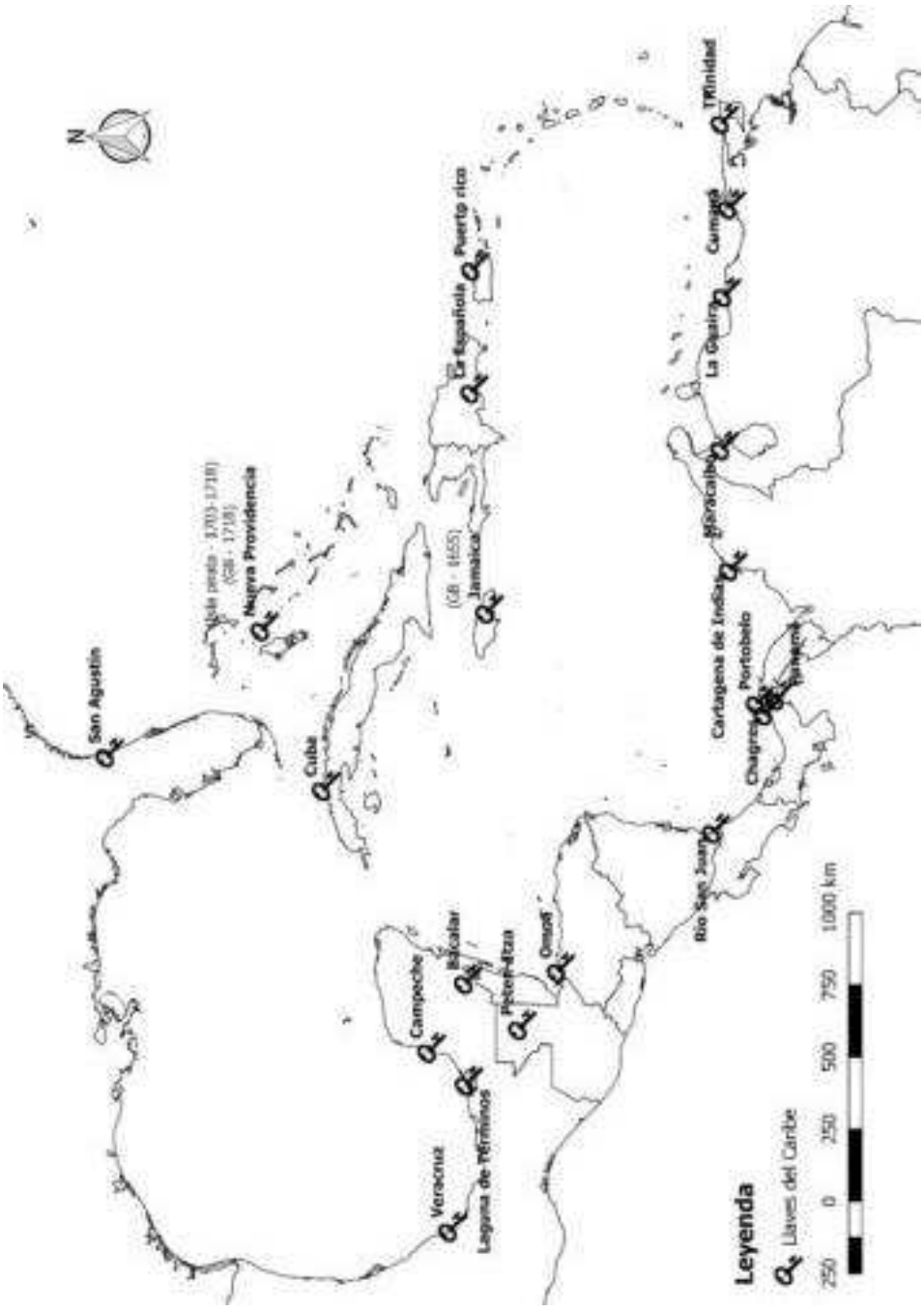
El Caribe ya había sido escenario protagonista en los enfrentamientos que España sostuvo con sus rivales europeos en América, desde el siglo XVII pasando por la Guerra de Sucesión. No es de extrañar que los sistemas de fortificación[398], denominados por la Corona "llaves" por su acceso a los Virreinatos americanos, se extendieran con mayor profusión en esta zona a lo largo de las décadas, sobre todo si tenemos presente la concentración mercantil que se producía en este mar con la llegada y la salida de las flotas a Nueva España y los galeones a Tierra Firme. Juan Manuel Zapatero hace relación de estas llaves desde el canal de las Bahamas con San Agustín de la Florida; al que seguían Veracruz, San Juan de Ulúa, Campeche y Bacalar para el Virreinato de la Nueva España y la Capitanía General de Yucatán; Omoa y San Juan de Nicaragua en Centroamérica y, a continuación, el Darién con Portobelo-Chagre y Panamá en la costa del Pacífico, cobijo de los tesoros peruanos a ojos de la rapacidad británica. No debe extrañar los intentos por dislocar este puntal hispánico desde el siglo XVII con ataques dirigidos desde el Atlántico como desde el Pacífico; después Cartagena de Indias y los puntos de apoyo del "caño de la Ymbernada" o ruta de acceso de los barcos españoles a la costa con La Guaira y Puerto Cabello; finalmente el arco antillano, desde Florida hasta la isla de Trinidad, donde destacaban Cuba y Puerto Rico, objetivos prioritarios al igual que el istmo para las armas británicas[399].

El resultado de la contienda avaló como correctas las decisiones tomadas durante la guerra; la correlación entre las fortificaciones y las escuadras[400] siguiendo una estrategia defensiva conjunta preservó a los reinos de Indias de cualquier pérdida territorial relevante. Este balance fue tenido en cuenta tanto por el marqués de la Ensenada como por sus colaboradores en la Junta. Entre ellos, Sebastián de Eslava, como militar de carrera y virrey en la defensa de Cartagena de Indias y del Virreinato de Nueva Granada, tenía mucho que aportar. Podemos afirmar que la puesta a punto de parte del sistema defensivo estático americano comenzó durante los mismos años de la

[398] Sobre los sistemas de fortificación sigue siendo necesaria la consulta de las obras de José Antonio Calderón Quijano. Entre su amplia bibliografía destacaremos CALDERÓN 1984 y 1996.
[399] ZAPATERO, 1990: 37-38.
[400] Sobre esta correlación estática y dinámica del sistema defensivo americano véase también los trabajos reunidos en CRUZ FREIRE-LÓPEZ (coord.), 2017.

guerra. A lo que habría que sumar después las reconstrucciones necesarias y la ampliación o no de determinadas estructuras.

Mapa 1. Las fortificaciones americanas.



Fuente: mapa extraído de ZAPATERO, 1990.

La actividad desplegada fue apreciable. Desde el mismo momento en que Vernon cejara en su empeño de tomar Cartagena de Indias, Eslava comenzó a restaurar los castillos dañados. Encargó la operación al ingeniero Carlos Desnaux quien tuvo que compartir su trabajo con Juan Bautista Mac-Evan a quien dio la Corona la dirección de las fortificaciones. Los trabajos se centraron en los castillos destruidos por Vernon: San Luis de Bocachica, Santa Cruz y la batería de San José[401].Fruto de estos esfuerzos fue la construcción del fuerte de San Sebastián del Pastelillo, proyectado por Mac-Evan y adaptado a las características geográficas de la isla de Manga dándole una traza irregular. Fue un fuerte externo dominado por el recinto de la ciudad y el castillo de San Felipe[402]; también la reparación del baluarte de San José y la adopción de otras medidas ante la posibilidad de otro ataque inglés. En el término de su mandato, fue enviado a Cartagena otro ingeniero, Ignacio Sala[403], encargado de resolver las cuestiones que quedaran pendientes sobre la defensa.

No tardaron en chocar los criterios de los ingenieros, inclinándose la Corona por una Real Resolución de julio de 1752 por los trabajos de Juan Bautista Mac-Evan. Ensenada tomó esta decisión siguiendo la opinión de Eslava, quien en mayo y junio de ese mismo año había estudiado los proyectos del ingeniero que le remitiera el secretario de Marina e Indias[404]. A su llegada en 1748, Sala había puesto en duda la seguridad del fuerte de San Sebastián, en especial desde su flanco Oeste que no impediría la entrada de barcos enemigos, y el resto de cortinas artilleras poco apoyo podrían dar a tierra. En su "Proyecto para las Fortificaciones", señaló el cierre de la navegación del canal de Bocagrande y para el canal de Bocachica recomendaba las siguientes obras: el fuerte de San Fernando y la batería de Santa Bárbara en la isla de Tierra Bomba y la batería de San José en la isla Barú.

Las propuestas de Sala, de una gran coherencia técnica, no gozaron de la mayoría de pareceres en la Junta. Las obras comenzaron el 12 de marzo de 1753, Sala, disgustado con la decisión final, pidió su relevo como gobernador de Cartagena de Indias y regresó a España en 1754. De este se respetó su trabajo para la batería de San José, iniciado en 1752 aunque sus obras se prolongaron hasta 1759. En estos años fue difícil dar continuidad al criterio de un solo ingeniero no únicamente por sus disputas profesionales en el ejercicio de su cometido, sino también por sus renuncias o

[401] ZAPATERO, 1990: 54.
[402] Ibídem: 55-56.
[403] CRUZ FREIRE, 2013: 469-481.
[404] MIJARES, 1976: 94.

fallecimiento. En este caso, Mac-Evan, cuyo plan había sido respaldado por Eslava, fallecía en abril de 1751 y fue nombrado ingeniero director el brigadier don Lorenzo de Solís quien, previo reconocimiento de las fortificaciones a su llegada a Cartagena, preparó un nuevo "Proyecto General" en 1754. Este era discípulo de Sala, por lo que retomó las observaciones que hiciera este sobre el fuerte de San Fernando. Para remediar la debilidad táctica que veía en el fuerte propuso aumentar toda la obra del mismo[405].

En las fortificaciones y plazas fuertes se hizo esencial que el situado fluyera regularmente para mantener a las guarniciones destacadas allí y hacer las reparaciones pertinentes, aunque estas representaban gastos extraordinarios que normalmente superaban la cantidad del situado, haciendo muy difícil a las cajas emisoras cubrirlos. Cuando se producían desequilibrios en su distribución se alteraba gravemente el dispositivo de defensa provocando deserciones, falta de bastimentos y descuido en las obras de mejora. El sistema de plazas militares, fortificaciones, baluartes y demás se financiaba con recursos americanos. Su gasto fluctuaba en función de las etapas de guerra y paz. Los riesgos, como decimos, eran evidentes pues una reacción tardía al rearme hacía vulnerable la plaza o puerto que fuera menester defender.

En los períodos bélicos además de incrementarse el gasto militar, este no solo se veía sostenido por los recursos ordinarios de la Hacienda, sino también por los recursos extraordinarios que se podían aprontar como préstamos, donativos, aumentos de la presión fiscal, etc. En el caso de Tierra Firme las cifras son más que claras: en los ocho años anteriores al estallido de la guerra en 1739 el coste fue de 1.902.495 pesos, por el contrario desde ese año hasta 1746 la cifra se elevó hasta los 3.252.742 pesos, un incremento aproximado del 70%. El promedio anual durante esos años se situó en 406. 592 pesos, casi el doble de lo promediado para los veinticinco años anteriores al inicio de la guerra: 230.990 pesos entre 1713 y 1738.

Las cifras de esta primera mitad del siglo XVIII también confirman un hecho que la guerra acabó subrayando, el predominio de Cartagena de Indias como puerta principal de las Indias españolas en el arco de Tierra Firme. De los 12.243.134 pesos gastados en la administración militar entre 1700 y 1746, 6.438.552 pesos fueron para Cartagena, es decir un 55,8 % del gasto en el reinado de Felipe V[406]. De esos más de seis millones la mitad correspondieron a los años de la Guerra de la Oreja de Jenkins, lo

[405] ZAPATERO, 1990: 56-57.
[406] SERRANO, 2004: 127-129 y 138.

que era aproximadamente el 50,5 %. La cuestión que cabe plantearse es si el ritmo de gasto podía seguir sosteniéndose o no después de 1748, y si las reformas que se creían necesarias podrían realizarse con una reducción paralela de la financiación militar. En general, en el reinado de Fernando VI hubo una tendencia uniforme en el gasto militar. Para los años que nos interesan aquí, entre 1750 y 1752 hay un breve descenso seguido a continuación por una ligera ascensión pero que en ningún caso evita afirmar que durante dicho reinado se mantuvieron unos niveles similares de gasto en comparación con la etapa bélica anterior con una media de 374.068 pesos. El ligero descenso de esos años se explica por la terminación de la guerra y el regreso a la Península de dos batallones que habían sido enviados allí como refuerzo[407].

No resultó fácil a Santa Fe cubrir los costes de fortificación junto a los del situado de Cartagena de Indias, llegando a superar el 20% de sus gastos. En la segunda mitad de la década de 1750 se hizo necesario en algunas ocasiones que las cajas de Mompós y Honda cargaran con parte del gasto que hacía Santa Fe en Cartagena de Indias. Las cantidades enviadas superaron en ocasiones el situado asignado por la Real Cédula del año 1672, síntoma del esfuerzo de mantener la guarnición y de continuar con obras de mejora en las fortificaciones. Entre los años 1753 y 1755 la media anual fue de 65.280 pesos. Pero en ocasiones las crecidas cantidades no fueron suficientes, el año 1757 Diego Tabares, gobernador de Cartagena, tuvo que recurrir a parte del caudal destinado a la Península. Normalmente afectaba a esta situación la incapacidad de la caja de Cartagena para hacer frente a parte del ramo de gastos extraordinarios[408].

Eslava, durante su período como virrey, prestó atención igualmente a otras fortificaciones como Panamá, Portobelo y Chagres. Los trabajos de Mac-Evan en Portobelo empezaron en 1743, aunque no podemos decir que terminaran en esa década, pues ya estando Eslava en la Península seguía insistiendo a Ensenada sobre la necesidad de fortificar Portobelo[409]. Portobelo entrañaba una cuestión añadida por lo que se refiere al sistema comercial. La realidad económica de la guerra demostró el éxito comercial de los navíos de registro que se dirigían al mar del Sur dando por sentenciada la ruta tradicional de los galeones a Tierra Firme que el Proyecto de 1720 había intentado revitalizar pero sin conseguirlo. Portobelo como plaza de destino de estos galeones acabó desdibujándose en la década de 1730, perdiendo su relevancia económica. Al

[407] Ibídem: 149-153.
[408] RESTREPO, 2009: 160-162.
[409] MIJARES, 1976: 95-96.

igual que hemos referido para Cartagena, la financiación militar también vino a confirmar este hecho en el caso del eje defensivo Panamá-Portobelo, aquí el descenso es más acusado entre los reinados de Felipe V y Fernando VI. Para el primero la media del gasto estuvo en torno a los 140.000 pesos, hasta descender a los 112.000 pesos entre los años 1747-1759. Además arrastraba consigo un problema de deuda importante. La auditoría de 1759 señaló que esta ascendía a los 148.238 pesos[410].

Pero, teniendo presente este hecho, Portobelo no dejaba de ser una plaza fuerte para la defensa del Darién y por ello un baluarte ante cualquier ataque enemigo en la zona. Lo mismo sucedía con el castillo de Chagres, del que Eslava era partidario de su reconstrucción, pues no estaban lejanos los recuerdos de asentamientos enemigos en la región, convertidos en noticias de alarma que informaban de la presencia de barcos franceses en la zona desde 1749[411]. Para la gobernación del istmo de Panamá fue elegido Dionisio de Alsedo y Herrera, quien contó con el favor de José del Campillo por su experiencia en América y la cercanía que había tenido a José Patiño cuando aquel formó parte de la Junta que había constituido el ministro para tratar los temas de Indias.

Alsedo y Herrera tuvo que colaborar con el virrey Eslava a quien tenía que dar cuenta de las medidas que adoptase en relación a las fortificaciones de Portobelo y Chagres. El año de 1743 las reuniones con Eslava, el gobernador de Cartagena Basilio Gante y los ingenieros Mac-Evan y Desneaux dieron por bueno su proyecto, pero de difícil aplicación hasta que no se firmara la paz. Esto ayuda a comprender que Eslava, años después, viera con urgente necesidad reforzar el istmo panameño ya que poco pudo hacer durante los años que fue virrey. Alsedo y Herrera se trasladó de Cartagena de Indias a Portobelo en junio de 1743 y, en compañía del ingeniero militar Luis de Segretier, llegó a la conclusión de que por el momento predominarían soluciones temporales y no definitivas.

Ante la ruina que era la fortificación, suplió la falta con la construcción de trincheras y la colocación de quince cañones. Lo ejecutado en Chagres fue similar. Solo pudo servirse de los recursos locales por lo que las reparaciones no contaron con materiales sólidos más allá de la tierra y la madera. A pesar de la escasez no le faltó dedicación al gobernador de Panamá al disponer que en la desembocadura de los ríos Gatún y Trinidad se edificasen dos fuertes de carácter provisional, así como la reparación de los pequeños fuertes del Darién: Real de Santa María, Chepigana, Chepo

[410] SERRANO, 2004: 154.
[411] MIJARES, 1976: 96-97.

y Terable. Unas medidas de refuerzo que no faltaron en Panamá[412]. En cualquier caso era más que evidente que el eje Panamá-Portobelo había adquirido un papel secundario.

Al noreste de Cartagena, Santa Marta formó parte dentro del conjunto de "llaves" americanas en el Caribe continental. Sus defensas tampoco estuvieron privadas de reconocimiento y reforma. A esto se dedicaron desde abril de 1752 el gobernador Ignacio Sala, quien pasó desde Cartagena de Indias a Santa Marta por orden del virrey José Pizarro, acompañado del ingeniero militar Manuel Hernández y el capitán Agustín Iraola. Hernández e Iraola hicieron un primer reconocimiento de los fuertes San Fernando y Betín de los que levantaron planos y vieron favorable la construcción de baterías en la plaza Santa Ana, con esta información Sala elaboró un "Ynforme", en el que apuntaba a las buenas condiciones de los puertos como los mejores del litoral; sin embargo, las difíciles comunicaciones con Cartagena, los gastos del situado y las fortificaciones le llevaron a inclinarse por no elevar a Santa Marta a la categoría de "Plaza de Guerra", sino mantenerla al nivel de Río Hacha para defensa del puerto y lucha contra el comercio ilícito. No obstante, nunca se vio libre Santa Marta del recelo de la indefensión[413].

En la parte oriental, concretamente a la provincia de Nueva Andalucía, se enfocaron problemas del mismo tipo. El fuerte de Araya en Cumaná fue sometido a la decisión de si convenía conservarlo o derruirlo. Esta ya había sido planteada por el gobernador de Cumaná Tornera Soto en 1726. Entonces la decisión de Patiño fue la de desmantelarlo. El deterioro del castillo era frecuente y el interés de los extranjeros por las salinas de Araya fue disminuyendo. Antes de que la decisión del secretario de Marina e Indias se hiciera efectiva, el ingeniero Juan Amador de Courten pasó a reconocer la Real Fuerza de Araya en 1733. El gobernador de Cumaná Carlos de Sucre se mostró contrario a la idea de su derribo al pensar que la costa de Araya resguardaba y defendía las islas de Margarita y Trinidad.

De nuevo se planteó la disyuntiva a Ensenada por el gobernador Gutierre de Hevia con el argumento de que el coste de su mantenimiento no compensaba sus atribuciones defensivas. Ensenada remitió a la consideración de Eslava las informaciones que le envió el gobernador junto con los antecedentes sobre el tema que había en la secretaría de Marina e Indias. Eslava se mostró a favor de mantener el fuerte de Araya pues aunque no garantizaba la defensa de Cumaná, no solamente se encargaba

[412] PERALTA, 2006: 98-102.
[413] ZAPATERO, 1990: 116-117.

de vigilar la salina que allí había, sino que se trataba de un puesto de vigilancia de los indios levantiscos de la zona y desde el que atacar el comercio ilícito de la provincia de Venezuela. En 1752 se dio licencia al virrey José Pizarro (1749-1753) para que tomara una decisión. Por el momento no se decidió a derribarlo, así que se mantuvo el criterio de Eslava por unos años, hasta que en 1762 el gobernador de Nueva Andalucía José Diguja procedió a su demolición[414].

La cuenca del Orinoco fue objeto de atención durante toda la década de 1750 pues formaba parte de las demarcaciones a realizar por las comisiones de límites españolas y portuguesas. Su desembocadura como parte de la Guayana no escapó al criterio defensivo de los virreyes. Para proteger el cauce del río se decidió levantar una fortaleza en la denominada *isla de Limones*, en el caño del mismo nombre, también conocido como de Fajardo. El jesuita padre José Gumilla en su *El Orinoco ilustrado y defendido* (1741) hace una descripción del paraje[415]:

> Año de 1734 por mandado del Coronel Don Carlos de Sucre, Gobernador, y Capitán General de las Provincias de Cumaná, y la Guayana, por su Majestad, tomó fondo el Orinoco Don Pablo Díaz Fajardo, Ingeniero Real, ancorando el Barco en la medianía que hay entre la Real fuerza de San Francisco de Asís de la Guyana, y la Isla del Caño del Limón enfrente, en donde se estrechan las aguas a cuarto y medio de legua, con poca diferencia, en el mes de marzo, que es cuando más bajo está el Río […].
>
> Pero deseo que el curioso note con reflexión en Orinoco una singularidad tan rara, que me persuado que no se ve en Río alguno de cuantos se hallan sobre la tierra; y es, que gasta cinco meses en crecer, subiendo por sus pasos contados, […] se mantiene un mes en su última altura y creciente; y después de gastar otros cinco meses en menguar por sus pausados escalones, se mantiene otro mes entero en su misma menguante.

El hecho de incluir la descripción del caudal del río que hace el padre Gumilla se debe a que este fue el principal condicionante que acabó haciendo imposible la construcción del fuerte en el caño. El paraje era demasiado húmedo lo que hacía el terreno endeble y blando, poco propicio para la conservación de los materiales empleados en la fortaleza, así como su propia estabilidad sobre suelo firme, elevando consiguientemente sobremanera sus costes. En 1742 y después en 1748 se habían asignado ramos concretos de la Real Hacienda de la provincia para los gastos de la fortificación. A esta también

[414] MIJARES, 1976: 99-100; NESTARES, 1999: 194.
[415] *El Orinoco ilustrado*, por el padre José Gumilla, Madrid 1741, BDH, GMm/2957xdigatdig, pp. 29-30.

concurrirían algunos caudales procedentes de las cajas de la Habana y si no fuera posible, en última instancia la asistencia provendría desde Nueva España. En 1747 había sido proyectado el fuerte de San Fernando en la isla de Limones como complemento al castillo de San Francisco en la ciudad de Guayana para cerrar el río Orinoco[416]. A la llegada de Pizarro para hacerse cargo del Virreinato de Nueva Granada la situación y mantenimiento del fuerte era aún una cuestión abierta, pero la imposibilidad de llevarlo adelante se hizo cada vez más presente. La opción planteada por el gobernador de Cumaná de trasladarlo a tierra firme no contó con el apoyo del virrey que así lo expreso a la Corona en 1753. El gobernador Diguja, al igual que sucediera con Araya, planteó su demolición en 1761[417].

B) ***El sistema defensivo dinámico: las escuadras navales*****.**

Paralelamente al elemento defensivo estático se hallaba el dinámico representado por las fuerzas navales encargadas de proteger las aguas y costas americanas. Al igual que las fuerzas inglesas pusieron a prueba las "llaves" de la América española, las escuadras resultaron fundamentales como apoyo móvil y efecto disuasorio, aunque hay que tener en cuenta que nunca buscaron un enfrentamiento abierto con otra escuadra enemiga durante la guerra. El modelo puesto en práctica en las aguas del Caribe con el envío de la escuadra comandada por Rodrigo de Torres, unido a los guardacostas americanos y los resultados positivos que se derivaron hicieron ver en la Junta que la fórmula era igualmente válida en tiempos de paz si se quería aplicar una actitud vigilante hacia las Indias españolas. En concreto serían enviadas dos escuadras: una sustituiría a la armada de Barlovento, encargándose de las costas del golfo de México hasta Yucatán y las Antillas, y la otra tendría como destino las costas de Tierra Firme. Estarían en constante movimiento contando con el número de navíos necesarios como para hacer rotaciones y combatir fundamentalmente el comercio ilícito[418].

En esta medida tuvo gran peso la experiencia caraqueña de Arriaga. Los miembros de la Junta recomendaron la dotación de buques de la Armada para combatir y hacer campaña de corso, a pesar de todo, el problema era complejo y Ensenada no se

[416] "Plano de la batería y fuerte de San Fernando proiectado en la punta del leste de la ysla de Limón, con el que queda cerrado el río Orinoco por frente del castillo de San Francisco de Assis de la ciudad y presidio de la Guayana", 18-X-1747 AGI, Mapas y planos, MP-VENEZUELA,131.
[417] NESTARES, 1999: 202.
[418] MIJARES, 1976: 91.

apresuró a la hora de tomar una decisión. Había que considerar también la elaboración de unas nuevas ordenanzas que reglamentaran la actividad de los navíos que realizaran tareas guardacostas y campañas de corso. Por el momento la presencia de la Armada de Barlovento se vería reforzada por otra compuesta por un navío de setenta cañones, una fragata, un paquebote y cuatro jabeques. Ensenada entregó el mando al jefe de escuadra Pedro Messía de la Cerda y estaría destacado en La Guaira y Cartagena de Indias. Estas fuerzas fueron repartidas de la siguiente manera: en La Guaira destinaría el paquebote y dos jabeques que se sumarían a los guardacostas de la Compañía Guipuzcoana y con el resto Messía de la Cerda patrullaría la otra parte de la costa venezolana incluyendo la desembocadura de río Hacha. Ensenada esperaba hacer de este envío de escuadras una actividad regular de la Armada, que servirían en Indias por un período de dos años hasta su sustitución. Para ello confió en Arriaga desde su destino en Cádiz como presidente de la Casa de la Contratación e intendente general de Marina. Este se encargó de preparar el relevo de Messía de la Cerda en marzo de 1754, quien llevaba sirviendo en su destino americano desde octubre de 1752. El elegido fue Luis de Córdoba. El propio Messía de la Cerda señaló los efectos positivos de la medida de destacar escuadras de la Armada para luchar contra el contrabando, pero en el caso venezolano se hacía difícil su completa erradicación[419].

También se dejaron sentir los efectos de la fuerza naval sobre la caja cartagenera. Ya hemos advertido cómo el incremento de los gastos extraordinarios hacía que Cartagena de Indias necesitara remesas de otras cajas del Virreinato de Nueva Granada, los navíos no dejaron de constituir parte de ese cómputo extraordinario. Los gastos navales se incrementaron desde 1752 en cifras que superaron las de la guerra contra Inglaterra entre 1739 y 1748. Durante el gobierno del virrey José Solís (1753-1761) los gastos navales en Cartagena de Indias alcanzaron los 507.496 pesos. Incluso la capital virreinal se vio incapacitada para afrontarlos en determinados momentos. El Virreinato de Nueva España se encargó de sostener este esfuerzo militar, entre 1757 y 1760 llegaron a la plaza de Tierra Firme desde La Habana 331.007 pesos[420].

Esta movilización general de recursos navales estuvo acompañada de acciones puntuales cuyo caso más significativo durante los años en los que Ensenada ocupó la Secretaría de Marina e Indias fue la expulsión de los ingleses de Centroamérica. Sin embargo, el peso del elemento dinámico se mediría en el próximo estallido bélico en el

[419] BAUDOT, 2012: 341-345 y 392-394.
[420] RESTREPO, 2009: 164-165.

que se pondría a prueba el rearme naval que tanto implicaba a las acciones del marqués y donde entrarían en juego los grandes protagonistas, las fragatas y los navíos de línea. Un riesgo que Ensenada pretendía tener calculado, previéndolo más como una oportunidad con la que España podría obtener mejores ventajas para sí de los dos grandes contendientes, Francia e Inglaterra, de lo que habían producido tanto la paz de Aquisgrán de 1748 como el Tratado firmado con Inglaterra en 1750.

3.4.3. Las potencias europeas: holandeses y franceses.

El papel que los extranjeros jugaron desde sus asentamientos inmediatos a las costas de las Indias españolas se movió entre las actitudes provechosas de los colonos y funcionarios, quienes se servían tanto del trato ilícito como de las capturas hechas en corso, y el rechazo frontal de la Corona por la injerencia que los asentamientos europeos pudieran hacer sobre sus dominios en América. La visión que se tenía era la de unos dominios hispánicos bajo una amenaza latente o expresa ante las tentativas de los extranjeros ya fueran de carácter económico, tanto fuera como dentro de los cauces ofrecidos por la Corona, como militar de cualquier posible expansión o usurpación territorial.

La amenaza holandesa se centró sobre todo en el contrabando, muy activo en la costa oriental venezolana desde su base de Curazao. Esta actuación estuvo condicionada por los sucesos de la rebelión caraqueña de donde se desprende la sujeción de la provincia, la vigilancia sobre la Compañía Guipuzcoana, que abarcaba la mayor parte del comercio, y la actividad de la Armada. La Junta fue parca en lo que a este punto se refiere, haciendo hincapié en una demostración de fuerza ante el gobernador de Curazao por parte del "Comandante del Corso" para la devolución de las naves españolas que se hallaran apresadas por los holandeses, aspecto que seguramente fue incluido en las instrucciones de Messía de la Cerda para aumentar la presión militar mediante el refuerzo de la Armada; unas acciones corsarias de los holandeses de las que se había visto especialmente afectada la Compañía, de ahí la necesidad que advirtió Ensenada de su refuerzo marítimo[421].

[421] MIJARES, 1976: 106-107; BAUDOT, 2012: 341.

En el caso francés, el peligro estuvo más relacionado con la apropiación territorial[422]. La preocupación del virrey de la Nueva España, Francisco de Güemes y Horcasitas sobre determinados movimientos que advertía en las tropas francesas desde 1747 fue constatada por Ensenada en las cartas que aquel remitió en junio de ese año y febrero y julio de 1751. La petición del virrey era la del envío de armas con las que poder prepararse ante cualquier contingencia, teniendo en cuenta la disparidad sobre los posibles asentamientos que podrían hacer los franceses tanto en Texas como en Santo Domingo. En este caso el gobernador de Santiago de Cuba había informado al virrey de la posible llegada de más de 1.600 soldados[423]. El Darién fue otra región que se contempló como de posible asentamiento francés[424].

La Junta interpretó esos movimientos militares franceses como una preparación contra Inglaterra más que como una acción contra los intereses españoles. No obstante, recomendó a Ensenada ciertas prevenciones: el envío de armas que pedía el virrey junto con la advertencia de que informara sobre cualquier tentativa francesa sobre Texas y Nuevo México; que el virrey de la Nueva España procurase por las gestiones más eficaces, sin recurrir a la fuerza, que el gobernador de La Luisiana abandonara el presidio de Nachitoos y la isla de Labores. Por último, Francisco de Güemes debía informar al gobernador de Texas que no entregase o devolviese a ningún francés que se presentara bajo el título de desertor o culpable de algún otro delito ante la posibilidad de que actuara como un agente destinado para recopilar información de los fuertes españoles y llevarla a su colonia. La petición de devoluciones mutuas provino del marqués de Vaudebril, gobernador de La Luisiana[425]. Las órdenes dadas al gobernador de Santo Domingo también se ajustaron sobre estos avisos. Para el caso del Darién, el virrey de Nueva Granada, el presidente de la Real Audiencia de Panamá y el gobernador de Cartagena de Indias debían impedir los posibles desembarcos en la zona, y que fuera la Real Armada la encargada de apresar cualquier embarcación francesa con esas intenciones[426].

La posibilidad del asentamiento sobre el Darién trajo a la memoria el intento de los escoceses por fundar un puerto en la costa conocido como Nueva Caledonia en la

[422] Ya hemos visto cómo durante estos años se interpretó el espacio americano y su defensa frente a las amenazas europeas en base al dominio efectivo del territorio y su control. Esto no fue ajeno el noreste novohispano donde se procedió a esa dinámica con una política de asentamientos y colonización. Véase OSANTE, 2013: 170-191 y OSANTE, 2015: 211-231.
[423] BAUDOT, 2012: 337.
[424] MIJARES, 1976: 107-108.
[425] BAUDOT, 2012: 337.
[426] MIJARES, 1976: 108-109.

última década del siglo XVII. Su posición estratégica atrajo ya incluso a las potencias extranjeras desde finales del siglo XVI, sin embargo, sus condiciones climáticas y la hostilidad de la población indígena hacían escasamente viable el establecimiento de población de origen europeo de manera estable y duradera. Pese a los inconvenientes, fueron conocidas algunas infiltraciones de colonos franceses que supieron ganarse el favor de los cunas. En 1752 estos hechos se expusieron ante el rey Fernando VI por una serie de cartas de dichos colonos, quienes requerían un gobernador y misioneros, que presentó Carlos Malatesta, de nación francesa, junto a un memorial de su autoría en el que pedía formalmente el permiso del monarca para ocupar la provincia, fortificar el puerto de Nueva Caledonia y establecer allí mismo una población para evitar cualquier conato inglés de tomar el Darién. Se trataba de una comunidad extranjera que se ponía al servicio del rey español, lo cual no aplacó las muchas reticencias que suscitó la propuesta, siendo rechazada una primera petición. Malatesta volvió a insistir, Ensenada por dos ocasiones remitió las peticiones de los franceses a la Junta, la cual dio en ambas su rechazo por respuesta. Esta se mostró partidaria de la reconstrucción de Portobelo como mejor opción[427].

Desestimada la propuesta francesa, se hizo una recomendación por parte de la Junta que posteriormente Ensenada incorporó, con la mayor discreción, a las instrucciones que se dieron a Pedro Messía de la Cerda: vigilar e impedir que los navíos extranjeros se acercaran a la costa del Darién y apresar a los que así lo hicieran. Las prevenciones del marqués no eran exageradas. El virrey Pizarro tuvo noticia en 1751 de la llegada el año anterior al puerto de Nueva Caledonia de una fragata francesa de entre veinticuatro y treinta cañones. También dio cuenta en 1753 de las informaciones que le daba Pedro Messía de la Cerda sobre el arrojo y descaro que mostraban las embarcaciones inglesas en América[428].

3.4.4. Inglaterra: el mayor desafío a la política de neutralidad.

A) *Los asentamientos centroamericanos y la guerra comercial.*

Desde el siglo XVII, numerosos cortadores de palo de tinte ingleses se adentraron en diferentes puntos de la costa centroamericana para extraer el preciado producto y

[427] BAUDOT, 2012: 338-339.
[428] MAQUEDA, 2007: 429; BAUDOT, 2012: 339.

llevarlo a sus colonias o a Inglaterra. El peligro estuvo marcado por las reiteradas operaciones que daban lugar a asentamientos informales y contra los que difícilmente se podía actuar más allá de esporádicas intervenciones de expulsión[429]. Su presencia se constató en Honduras y la Laguna de Términos, pero lo que más temían las autoridades españolas de las operaciones fraudulentas inglesas, ya que a la extracción ilícita del palo se sumaba la introducción de mercancías, era que las miras de estos se dirigieran hacia otros puntos de Guatemala o incluso llegaran a la costa del Pacífico y al puerto del Realejo como hacía notar Iturriaga al intervenir en la Junta[430].

La capacidad de maniobra de Ensenada se encontraba entre la vía diplomática y las medidas de fuerza. Sobre la primera poco esperaba el marqués, pues venían sumándose denuncias desde décadas anteriores contra las actividades inglesas que pocos resultados habían dado. Sobre la segunda, se mostró más partidario de una acción contundente contra los ingleses. Ahora bien, desde la firma del tratado de 1750 los límites de la actuación de las armas españolas no eran muy amplios. A ojos del ministro y de las autoridades españolas estos estarían justificados pues los asentamientos ingleses eran ilegales y legítima su expulsión. Pero, como decimos, la firma de dicho tratado con la Corona británica había dejado numerosos puntos de fricción por concretar, especialmente el que correspondía a las actividades de corso españolas, el de la libre navegación y el derecho de visita, el cual siempre fue considerado un abuso por los ingleses. Ensenada, consciente de que esta polémica había sido una de las desencadenantes de la reciente guerra, procuró reducir o eliminar cualquier pretexto a reclamaciones inglesas. El principal medio para ello fue la redacción de unas nuevas ordenanzas de corso. Y la expedición que se formase tendría que actuar con la mayor diligencia y discreción para que los ingleses no tomaran los preparativos militares como un primer paso en el aumento de la tensión y la planificación de otra guerra.

Con la paz de Aquigrán de 1748 uno de los puntos que, según el tratado, se comprometieron a cumplir los ingleses fue el de desalojar la isla de Roatán frente a las costas de Mosquitos y Campeche. No obstante, no llegaron a hacerlo de manera completa, lo que tendría que haber sido un abandono devino en un traslado a las zonas de los ríos Valis y Tinto con la connivencia del gobernador de Jamaica. Lugares conocidos con anterioridad por los ingleses al ser expulsados de allí en 1732 por

[429] Sí pudo medirse un mayor éxito de la actividad corsaria hispánica frente a esa mayor presencia extranjera REICHERT, 2018: 151-174.
[430] MIJARES, 1976: 101-102.

Antonio de Figueroa, gobernador de Yucatán. La imposibilidad de mantener una vigilancia armada permanente desde entonces tuvo como consecuencia una reproducción del problema sobre el que se advertía al virrey de la Nueva España en 1749. Las órdenes de este se hicieron extensivas al gobernador de Yucatán, marqués de Íscar, para promover una campaña de corso contra los cortadores de palo asentados en el río Valis. En la desembocadura hallaron más de cincuenta embarcaciones inglesas esperando la carga ya que no podían remontar el río. Río arriba se hallaron más barcos y numerosos cortadores y esclavos. La superioridad numérica de los ingleses impidió que la operación fuera efectiva[431].

Conocidos estos resultados por el marqués, se decidió a dar un paso más. Las armadas de corso resultaban insuficientes para tratar el problema por lo que en consonancia con lo practicado para Tierra Firme, había que reforzar el corso particular con las naves de la Armada. Una de las primeras decisiones tomadas fue que la Armada de Barlovento destacara en Honduras una fragata acompañada de una embarcación menor, la medida fue acompañada con la construcción de un fuerte en Omoa que desde 1752 contó con guarnición. El aumento de la presión española sobre los navíos ingleses desde ese año incrementó el número de presas así como las reclamaciones de los armadores ingleses. Las quejas llegaron a Londres y al embajador en España, Benjamin Keene, que las expuso ante Carvajal y Ensenada. Mientras la nueva ordenanza de corso no viera la luz, este quedaba supeditado a la autoridad del virrey novohispano[432].

Una de las advertencias que hizo Ensenada a los gobernadores para actuar sobre los cortadores de palo fue que cuando aplicaran medidas de fuerza, las hicieran bajo título personal, sin descubrir que se trataban de órdenes directas del rey. Vázquez Prego, nombrado capitán general de Guatemala por Ensenada, tuvo el encargo expreso de expulsar a los ingleses de río Tinto. La Junta se mostró favorable en la continuidad de la expedición, de la que se esperaba la colaboración estrecha entre los gobernadores de Guatemala y Honduras. El virrey de la Nueva España preveía también que los navíos de guerra se enviasen desde La Habana bajo oficialidad de la Armada y pedía a la Corte el envío de armas para las unidades de corso; mientras se realizaban estos preparativos sugería que se mantuviera una negociación con las autoridades inglesas para el abandono voluntario de los asentamientos[433].

[431] BAUDOT, 2012: 346-347 y 349.
[432] Ibídem: 350-353.
[433] MIJARES, 1976: 103-104; BAUDOT, 2012: 354-357.

Durante los años de guerra también se dieron planes para el desalojo de los cortadores de palo. Ensenada, como secretario de Marina e Indias, sería conocedor de los que se fueron proponiendo. Uno de ellos estaba fechado en La Habana en el año 1746 por Pedro de Garaicoechea y Ursúa, este se aplicó como capitán de corso durante la guerra contra los ingleses y aun después, extendiendo su radio de acción hasta río Valis[434]. En primer lugar hacía referencia a la utilidad que podrían dar los puertos de Trujillo, Triunfo de la Cruz, Puerto Caballos, Omoa y Santo Tomás de Castilla y la reducida fuerza defensiva que poseían contando solo con el castillo de San Felipe del Golfo Dulce del que señalaba su mala ubicación para intervenir sobre los asentamientos ingleses por su distancia, siendo la mejor opción la de presidiar el puerto de Omoa. Recomendación que sin duda Ensenada conocería de sobra al decidir su realización. Para completar la expulsión habría que guarnecer también el puerto del Callao en la Laguna Azul, cuya ventaja se encontraba en su proximidad al cabo de Gracias a Dios. Este serviría para refrenar a los indígenas hostiles y resguardar a las embarcaciones[435].

Después hacía relación del armamento necesario para la expedición descartando la entrada en la tierra por las crecidas dificultades que conllevaba. Este se compondría de una galera con cincuenta hombres de infantería, tres galeotas de veinte remos y tres cañones cada una, tripuladas por treinta hombres de mar y entre quince y veinte de infantería[436]. Finalmente: "convendría mucho una fragata con veinte piezas poco más, o menos de ocho libras de bala tripulada con ciento y cincuenta hombres de mar y cincuenta de infantería que servirá de almacén de depósito de los víveres, y municiones de guerra para provisionar las embarcaciones menores, servirá asimismo […] de presidio en que existan los prisioneros"[437].

La visión de Pedro de Garaicoechea pudo ejercer cierta influencia en el trabajo que dedicó el marqués a la expulsión de esos cortadores de palo. Mientras Ensenada preparaba la expedición también conoció la propuesta hecha por Pedro Flores de Silva el año de 1752. Escribía teniendo conocimiento y experiencia directa en esos parajes; en su opinión la presencia inglesa era reducida en río Tinto y estaba mal defendida, aunque sostenida mínimamente desde Jamaica. Hacia el cabo de Nombre de Dios también había

[434] Su actividad puede verse en los pleitos de la gobernación de La Habana entre los años 1744 y 1754, AGI, Escribanía de Cámara de Justicia, ESCRIBANÍA,62;ESCRIBANÍA,70A; ESCRIBANÍA,71A.
[435] *Relación de las poblaciones que tienen los ingleses en la costa de Honduras, perjuicio que causan a las de españoles con las de indios y modo de desalojarlos por Dn Pedro de Garaicoechea. Año 1746.* RBPRM, Miscelánea, DIG/II/2817_E, ff. 193 v.-194 v.
[436] Ibídem: f. 195 r.-v.
[437] Ibídem: f. 196 r.

unos pocos ingleses, mezclados con negros, mestizos e indios esclavos. El plan de Flores de Silva difería del de Garaicoechea, que estaba más en la línea de lo que buscaba Ensenada.

La sugerencia de Flores de Silva era la de la infiltración, introducir entre los asentamientos ingleses pequeños grupos que por diferentes arbitrios acabaran expulsando a los ocupantes. Cubriría esta operación de su propio peculio sin cargo a la Real Hacienda[438]. Resulta difícil pensar en poder introducir disimuladamente más de cien hombres entre pequeños grupos de ingleses, negros e indios para que en un momento de descuido los atacasen, teniendo presente que la movilidad por tierra entrañaba mayores complicaciones. Sin embargo, Ensenada prestó cierta atención al proyecto de Flores de Silva y lo remitió a la Junta para su estudio, la cual propuso que este último fuese a Guatemala para tratar su propuesta con el gobernador José Vázquez Prego[439].

Sobre Omoa tenemos una importante descripción que hizo el ingeniero Luis Díez Navarro a partir de la visita que realizó a la provincia de Guatemala en el año 1744. Sin duda, su criterio junto con el de Garaicoechea tuvo que ser fundamental en las decisiones adoptadas por Ensenada. Según Navarro, Omoa ofrecía mejores posibilidades que Trujillo. Las ventajas de Omoa radicaban en que era una base más segura para las embarcaciones corsarias del rey, un mejor destino de los registros que se enviaran a Guatemala, llegando los géneros en más breve tiempo a la capital que desde el Golfo, se trataba de un lugar idóneo para construir un astillero y carenar los barcos facilitado por la abundancia de maderas. Extrae de él unas mejores condiciones marítimas, un desarrollo del comercio y del cultivo en la zona y consiguientemente un aumento de la población. Proporcionaba un rápido acceso de las embarcaciones armadas al Golfo de Honduras, la costa de Valis, el Cabo de Gracias a Dios y golfo de Mathina reduciendo de esta forma las poblaciones de mosquitos y zambos[440], así como las de ingleses. Esto también fue apreciado por Garaicoechea.

Resulta interesante la mención del modelo de guarnición de los presidios norteafricanos creyendo conveniente su adaptación a suelo americano. La característica más destacable es la dificultad que planteaba el poblamiento español fuera de los límites

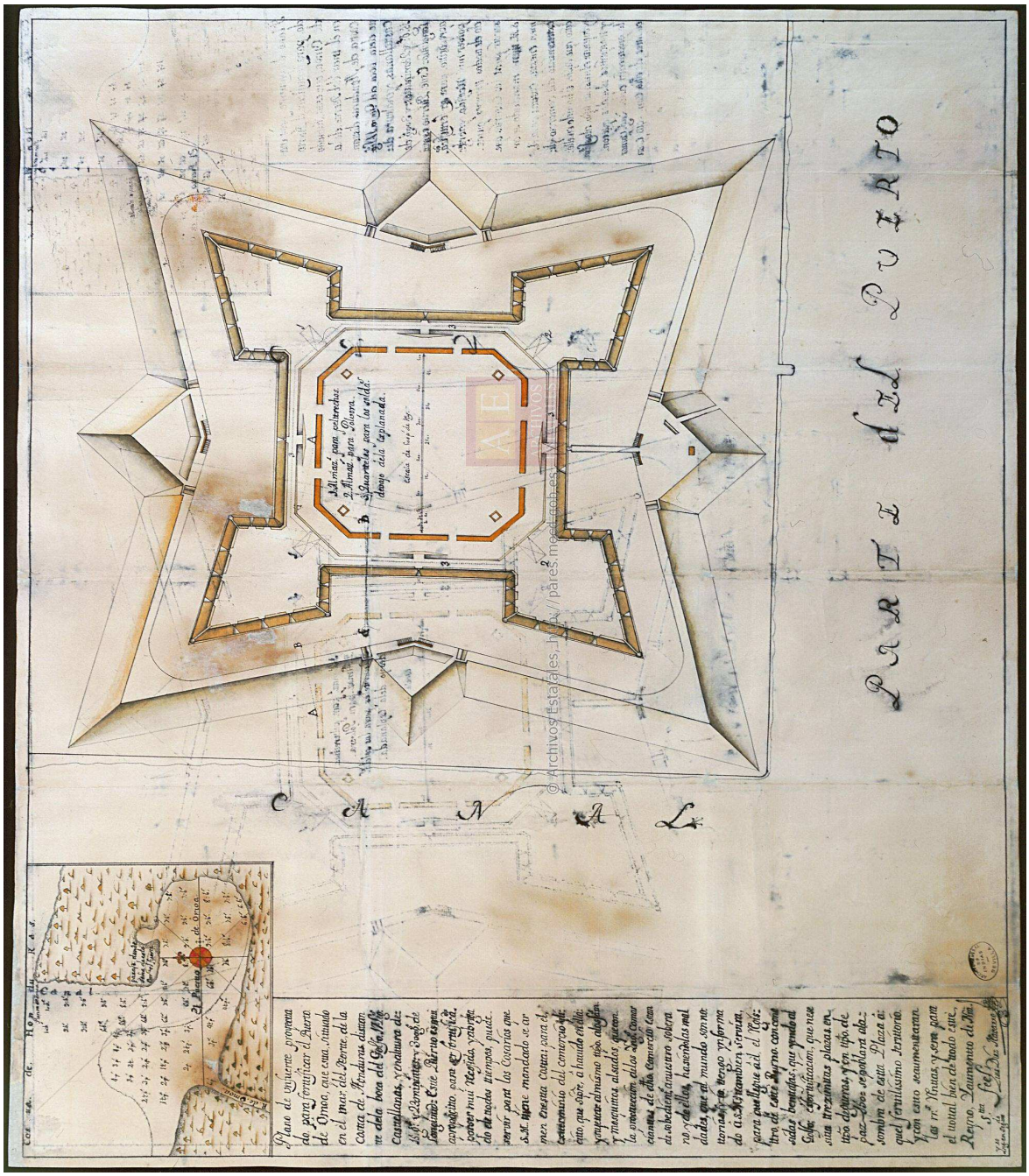
[438] *Medio que propuso a S.M. el año de 1752 Dn Pedro Flores de Silva por los arbitrios y disfraces que explica para comprometerse a expeler a los ingleses de Río Tinto, y sujetar a los indios mosquitos a la obediencia*, RBPR, Miscelánea, DIG/II/2821_E, ff. 293 r.-297 r.
[439] BAUDOT, 2012: 412-413.
[440] Término con el que se designaba a la descendencia de la población indígena y de origen africano.

de una guarnición o puesto fortificado como parecía hacerse evidente tanto en el norte de África como en Centroamérica, donde las soluciones que se aplicaban en el primero podrían funcionar en el segundo. No detiene ahí Navarro su comparativa pues propone que entre los enviados desde la Península haya artesanos, albañiles y zapateros, necesarios para el mantenimiento de la fortaleza y las necesidades de la guarnición y que si estos no se hallaren voluntariamente se complete su número "sacando de las cárceles algunos de los oficios mencionados, que estén en ellas, como se hace en la ciudad de Málaga para los presidios de África"[441].

Esta extrapolación norteafricana que realiza Navarro no fue aparentemente casual. Durante aquellos años la política y las acciones militares sobre el norte del continente africano estuvieron muy presentes en la política española. No era para menos cuando una potencia europea como Inglaterra con presencia en el Mediterráneo occidental, debido a la preocupación que podía inspirar su posesión de Gibraltar y Menorca desde la paz de Utrecht, podía utilizar a los sultanatos y reinos musulmanes del norte de África en las políticas beligerantes contra España. Desde este punto de vista también se comprende mejor el interés de España por afianzar y recuperar una posición destacada en el Mediterráneo occidental donde la política italiana desplegada durante la primera mitad del siglo XVIII no respondía exclusivamente a intereses dinásticos. Una fachada occidental italiana aliada, o favorable a los intereses españoles permitiría después destinar recursos a contener a los enemigos norteafricanos y a asegurar las rutas de navegación de las costas orientales españolas hacia el Mediterráneo o el Atlántico.

[441] Sobre el fuerte refería Navarro: "Me parece suficiente fortificación el de un cuadrado con sus cuatro baluartes, foso, camino abierto, y explanada opuesta, el que fuera conveniente guarnecer con 400 hombres; los 200 que vinieran de España de los soldados veteranos de las tropas, y si fuera dable, que fuesen todos casados, sería conveniente al Real Servicio; pues aunque es contra las Reales Ordenanzas en estos países en muchas cosas, no se pueden llevar a la letra, y en este punto se seguirán dos cosas proficuas: […] que no desertarían estos soldados con la facilidad, que lo hacen de todas partes […]; que a pocos años se verá pobladores honrados en aquel castillo de los hijos que habrán procreado, y se hallarán soldados afectos a él como se ven en los presidios de África". *Descripción que hizo el año de 1744 el ingeniero ordinario Dn Luis Díez Navarro, del reino y provincias de Guatemala con motivo de la visita y reconocimiento que de él practicó*, RBPR, Miscelánea, DIG/II/2821_E, ff. 309 v.-310 r.

Mapa 2. Fortificación del puerto de Omoa.



Fuente: Plano de un fuerte proyectado para fortificar el puerto de Omoa, 1751, AGI, Mapas, planos, documentos iconográficos y documentos especiales, MP-GUATEMALA,40A.

Afirmamos que el norte de África no fue desatendido cuando en 1732 se organizó una escuadra para su recuperación, en la que precisamente participó Ensenada como intendente de Marina. Una acción que vino precedida por la del afianzamiento del

duque Don Carlos en Nápoles[442]. La campaña en Orán y Mazalquivir fue rápida y no entrañó complicaciones. El 15 de junio zarpó la escuadra y el 1 de agosto regresó a España dejando en Orán una guarnición de diez batallones[443]. Una descripción del peñón de Vélez de la Gomera nos proporciona una visión parecida a los planteamientos que se hacían desde una perspectiva centroamericana:

> No basta que estos presidios tengan la fuerza suficiente para resistir a los moros; importa distribuir en ellos una esquadra de embarcaciones de competente porte para guardacostas y comunicación entre sí y con los puertos de España, que no solo harían el servicio de perseguir las embarcaciones infieles, sino de evitar muchos cautiverios en nuestra costa, y al mismo tiempo transportar de España quanto necesiten los presidios de África. Y no satisface el decir que el rey mantenga navíos, fragatas javeques, galeotas o qualesquiera especie de guardacostas, porque este servicio lo hará con exactitud la esquadra propuesta de los presidios, a menos costa y con mayor efecto; porque tripulada la embarcación con gente del presidio, todos son útiles indiferentemente para el cañón… No se pretende que los presidios sirvan para internarse en el África, dilatando los dominios del rey; ni extendiendo la religión; se procura solamente quitar a los infieles las utilidades de hacer su corso en nuestras costas y de privarles en todo tiempo que intenten una expedición semejante a la invasión que hicieron el año 714.[444]

Posteriormente, ya como secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, Ensenada no desatendió la política norteafricana, comprendiendo que la recuperación de Orán no debía quedar como un hecho aislado, sino como parte de un proceso de mayor amplitud. En 1745 fue publicado un reglamento para los presidios norteafricanos inspirado por el intendente de Valencia, Francisco Driguet. Incluso se retomó el debate sobre la idoneidad de la conservación o el abandono de algunas de las posiciones españolas en el norte de África, para lo que se pidieron evaluaciones a expertos y no obrar precipitadamente. Una de estas correspondió al informe emitido en 1748 por el ingeniero director Juan Martín Zermeño. El otro informe fue encargado a Antonio Gaver, ingeniero y director de la Academia de Matemáticas de Orán desde 1736. Sin llegar a formar un criterio único y último sobre una u otra decisión, ambos ingenieros

[442] Puede seguirse el desarrollo de la política militar y diplomática española norteafricana a lo largo del siglo XVIII en MARTÍNEZ RUIZ-PAZZIS PI CORRALES-PÉREZ GIMENA, 2016.
[443] Ibídem: 85.
[444] *Descripción de la Plaza del Peñón de Vélez de la Gomera en la Costa de África, en que se exponen las coasa más notables para el conocimiento de este Presidio… en 30 de junio de 1732*, Servicio Histórico Militar, Catálogo General de Documentos, 5978, 4-5-7-8, f. 33 v., citado en Ibídem: 86.

abogaban por la reducción de la guarnición, el abandono o el mantenimiento dependiendo del presidio concreto. La cuestión no quedó cerrada y pervivió durante las décadas siguientes[445].

Esta mirada comparativa a la situación norteafricana suponía una forma de entender la política estratégica que también se desprendía del área centroamericana con algunas similitudes. La expulsión de los ingleses no se trataba como un hecho singular, y la elección de Omoa atendía a que dicha acción podía sustentarse sobre una base de efectos permanentes y más beneficiosos para los intereses defensivos y económicos españoles en la zona.

Los otros doscientos soldados, retomando la relación de Navarro, que completarían la guarnición podrían formarlos los milicianos de aquellas provincias pero entrarían bajo un sistema rotatorio por el que serían relevados cada seis meses para que pudieran atender sus tierras, y con la mitad de sueldo que los que vinieran de la Península por poder sostenerse con sus casas y campos como sucedía con las milicias de Petén, el Golfo, en el castillo de San Juan y en el de Mathina. La utilidad de la fortificación se basaba en la defensa del puerto y la costa de Honduras; la protección de las embarcaciones, tanto de las apresadas como de las mercantiles que se acercaran a comerciar; la guarnición tenía que ser lo suficientemente grande para poder atacar y moverse a cualquier parte de la costa y reemplazar en caso necesario a las bajas de las embarcaciones corsarias[446].

Al igual que con los otros testimonios, Ensenada tenía referencias directas de las buenas condiciones de Omoa, por tanto no era de extrañar que decidiera hacer del puerto la base de operaciones para la expulsión. Para ello enviaría lo antes posible armamento y dos ingenieros. Inglaterra también se movía en busca de sus intereses y previendo las acciones españolas había destacado barcos de guerra en el golfo de Honduras. Tanto para la Junta como para Ensenada el recurso a la fuerza se hacía cada vez más evidente. De momento se suspendía el envío de la fragata y el bergantín desde La Habana para no seguir aumentando las alarmas inglesas, pero se encomendó a Vázquez Prego que elaborara un plan secreto de desalojo de grandes dimensiones. La idea era reproducir el modelo que estaba aplicando con la escuadra de Messía de la Cerda en La Guaira y Puerto Cabello. Una escuadra de la Armada sería destacada al puerto de Omoa, patrullaría conjuntamente y de forma permanente con otros barcos

[445] Ibídem: 89-90 y 96-100.
[446] *Descripción que hizo el año de 1744*…, RBPR, Miscelánea, DIG/II/2821_E, ff. 323 v.-324 v.

corsarios las costas centroamericanas combatiendo las internaciones de los cortadores de palo y el contrabando. El predominio del elemento naval se hacía esencial en una zona, como sucedía en el Darién, donde la climatología, la población indígena hostil y el medio pantanoso dificultaba las acciones militares terrestres, algo que señaló Arriaga, partidario de incrementar la presencia de la Armada en corso como mejor medida para defender las Indias, cuyo criterio fue asumido por la Junta y por Ensenada[447].

Pero si Ensenada quería una acción rápida y contundente, a la par que preparada con el mayor secreto posible, no tardaron en hacerse incompatibles estos condicionantes. En junio y septiembre de 1752 se volvieron a renovar las órdenes de expulsión, puntualizando la actuación de oficio, y no por instrucción directa del rey, a los gobernadores de Yucatán, Melchor de Navarrete sucesor del marqués de Íscar, y de Guatemala, Vázquez Prego. Arriaga desde su destino en Cádiz como presidente de la Casa de la Contratación e intendente de Marina despachó el navío *Dragón* hacia Veracruz con los armamentos y pertrechos necesarios. Desde allí los oficiales reales enviarían el material a Campeche y La Habana siguiendo las instrucciones del virrey. Fernández de Navarrete quien solicitó del comandante del presidio de Bacalar información actualizada del estado y situación de los asentamientos de cortadores, y comenzando a organizar la escuadra escribió al virrey solicitándole armamento, pertrechos, un navío de línea, una fragata y un jabeque de la Armada de Barlovento. El dispositivo de fuerzas navales aumentó respecto de la anterior solicitud de una fragata y un jabeque. El virrey no consideró apropiado al navío de línea para operar en aquella zona por su calado pero sí respondió al resto de la demanda de Navarrete.

Los barcos tendrían que estar listos para zarpar en abril de 1754 rumbo a Bacalar. Por su parte Vázquez Prego se encargaba de reclutar y preparar a los soldados destinados al fuerte de Omoa. Pero a pesar de la diligencia con la que procuraban actuar las autoridades americanas, hubo un contratiempo que retrasó la operación, el fallecimiento de Vázquez Prego el 24 de junio de 1753. Fue sustituido interinamente por el oidor Juan Antonio de Velarde y Cienfuegos quien tuvo que asumir los preparativos que se estaban realizando[448].

La incursión terrestre al río Valis fue despachada por Velarde siguiendo las órdenes de Navarrete. Esta tuvo éxito en la expulsión de los intrusos y la destrucción de sus ranchos, pero la galera y el bergantín destinados desde Omoa al Golfo Dulce no

[447] BAUDOT, 2012: 358-360.
[448] Ibídem: 362-366.

tuvieron ocasión de participar al impedírselo un temporal. Los refuerzos procedentes de La Habana que esperaba Navarrete llegaron el 15 de abril de 1754 al cabo Catoche. Allí, la fragata y el jabeque esperaron al resto de embarcaciones que formarían la escuadra y combatiendo algunas inclemencias lograron ponerse a la vela en agosto y ocupar las desembocaduras de los ríos Valis, Hondo y Nuevo. En este paraje, hicieron capturas de barcos enemigos y la tropa, remontando el río por sus márgenes, se internó hasta encontrar las plantaciones de palo y los ranchos. Arrasaron la zona, arrancando y quemando cuanto pudieron, incluso el palo almacenado fue pasto de las llamas por la imposibilidad de trasladarlo hasta Mérida. Un centenar de ingleses fueron apresados, el resto, soldados y cortadores, pudo huir por un aviso oportuno del gobernador británico de Jamaica refugiándose en río Tinto. Precisamente, río Tinto y Laguna Azul eran los siguientes destinos de la escuadra. Según las instrucciones aprobadas por el virrey, una vez terminada la tarea en Yucatán se dirigiría a los asentamientos de Guatemala[449].

B) ***La otra cara de la moneda: de la expulsión extranjera al aprovechamiento mercantil*****.**

Al mismo tiempo que se intervenía militarmente contra los cortadores de palo, Ensenada tenía claro que la guerra contra la extracción de este producto no se podía limitar a impedir su apropiación por manos extranjeras. Era necesario impulsar medidas comerciales de las que pudiera beneficiarse la Monarquía, controlar su tala y distribución era otra forma de hacer la guerra. Desde la Paz de Aquisgrán, Inglaterra estaba incrementando la fabricación de tejidos de algodón, proceso en el que la demanda de tintes se incrementaba igualmente. El palo, siendo uno de los más apreciados, podía proporcionar a España unos grandes beneficios si conseguía monopolizar su comercio pues José de Banfi estimaba la cifra de extracción ilícita en 800.000 quintales, los que no consumían únicamente los ingleses, sino que parte de esa cantidad la reexportaban a otros puertos de Europa, llegando incluso por intermediación inglesa a España. Ensenada confiaba que una vez organizado el monopolio el palo pudiera venderse a otros países, incluyendo Inglaterra, desde el puerto de Cádiz o desde otros puertos peninsulares. Durante años estuvo pidiendo a Ricardo Wall, embajador en Londres, que le informase de los aranceles que se cobraban allí a los comerciantes

[449] Ibídem: 366-367.

españoles, mucho más elevados que los que se aplicaban en la Península sobre los comerciantes ingleses. Controlar un producto como el palo de tinte y aplicar unos altos aranceles como medida proteccionista para las manufacturas españolas podría proporcionar a la Corona sustanciosos rendimientos fiscales[450].

Los primeros pasos los confió Ensenada a una junta presidida por José de Banfi con el apoyo de Juan Fernández de Isla. La primera idea esbozada por el marqués fue la de una compañía de comercio que se encargara del producto, pero el rechazo mostrado por los comerciantes gaditanos le llevó a buscar una alternativa. Juan de Isla, antiguo colaborador del marqués en asientos para la Marina fue el hombre elegido. La participación sería mixta entre la Real Hacienda y el comerciante. La corta del palo y su almacenamiento la dirigiría el gobernador de Campeche y el transporte hasta la Península y su comercialización desde Cádiz correspondería a Isla. Este estaría autorizado a financiar las travesías con la venta de mercancías en Campeche. Además se esperaba revitalizar el comercio centroamericano con la Península ya que también entraban en la operación los puertos de Tabasco, Honduras y Guatemala. Sobre el palo las previsiones se elevaban a un beneficio de 2.480.000 pesos en una primera operación, a los que se sumaban algo más de 800.000 pesos de los registros deducidos los costes, que duraría entre catorce y dieciséis meses en los que se traerían 620.000 quintales de palo, vendiéndolo a cuatro pesos el quintal, por debajo del precio británico.

El proyecto duró poco, apenas unos cuatro viajes, e Isla renunció a mantenerlo. Sin embargo, consideró Ensenada que una de las partes seguía implicada y en abril de 1754 pidió a Arriaga que, como presidente de la Casa de la Contratación, encontrara a alguien que se hiciera responsable del transporte de 80.000 quintales que todavía se almacenaban en Campeche. La implicación de la Real Hacienda había sido lo suficientemente importante como para dejar a la deriva la operación. Ya se habían destinado 460.000 pesos. Desde la Secretaría de Marina e Indias, José de Banfi intentó encontrar algún interesado entre el comercio de Cádiz, sin resultados satisfactorios. Otra posibilidad que se barajó fue su transporte a Veracruz y desde allí a Cádiz con cargo a la Real Hacienda, incluso transportados por la Armada de Barlovento, pero la medida no convenció a Ensenada. Sí pareció inclinarse por que lo transportaran los navíos de azogue con destino a Veracruz, pero la crisis que se produjo a raíz del ataque español sobre los cortadores de palo paralizó las medidas del marqués.

[450] GÓMEZ, 1996: 115-116.

En última instancia la denuncia inglesa de haber realizado la Armada española un ataque sin declaración de guerra mientras una facción cortesana presentaba los hechos ante el rey como una confabulación ensenadista, para llevar a España a la guerra contra Inglaterra, precipitaron su caída en julio de 1754 y la paralización de la política indiana del secretario de Marina e Indias[451].

La importancia concedida por Ensenada a la puesta en práctica de un plan en una doble vertiente militar y comercial se debió a las características de la apropiación inglesa. Por un lado, la preparación y ejecución de una operación de castigo y expulsión de los cortadores de palo eliminaría el aprovisionamiento directo que hacían los ingleses del producto y, por otro lado, la instauración de un proceso de comercialización del palo en el que España actuaría como reexportador hacia Europa venía a cubrir la otra parte en que la Monarquía pudiera obtener beneficios de un producto propio de sus dominios, además de establecer una ventaja económica sobre un enemigo cuyo crecimiento manufacturero repercutía en el aumento de la demanda de un producto cada vez más necesario para su producción y reexportación textil.

C) *La aplicación del Tratado de 1750*.

Ya hemos referido el alcance que tuvo este tratado en determinadas cuestiones indianas, así como sus carencias. Estas se hicieron cada vez más visibles ante las presiones diplomáticas que venían ejerciendo los ingleses a la hora de preservar sus intereses. En este sentido, algunos aspectos comerciales que se incluyeron en el mismo afectaron al área de actuación de Ensenada, sobre todo en lo que respecta al trato comercial en las aduanas peninsulares, donde no solo cabía ubicar al mercado europeo de la Monarquía, sino que al mismo tiempo se trataba de la puerta para la reexportación hacia las Indias. A la altura de 1750 el valor total del comercio británico con España, considerando importaciones y exportaciones, alcanzó 2.169.191 libras esterlinas, para descender después hasta 1.392.566 el año 1752. Desde entonces las exportaciones británicas hacia España nunca estuvieron por debajo del millón de libras esterlinas. No obstante, en el siglo XVIII Gran Bretaña no consiguió desbancar a Francia como primer exportador a España, en este caso Francia sumaba también los beneficios de distribución de redes comerciales propias en la Península[452]. Vistas estas cifras se puede entender la

[451] BAUDOT, 2012: 398-400 y 412-413; GÓMEZ, 1996: 116-118.
[452] PÉREZ SARRIÓN, 2012: 219-220.

importancia que guardaba el comercio en los tratados entre ambas Coronas, especialmente si afectaban al binomio entero de la Monarquía de España y las Indias. El comercio directo practicado por los ingleses en América dio unos resultados asombrosos. Gracias a su actividad comercial desde Jamaica los ingleses habían extraído, en 1739, 25.625.000 libras esterlinas de las posesiones españolas[453]. La cifra no deja de ser llamativa. El volumen del comercio directo británico era impresionante y, unido al que hicieran en la Península, arrojaba unas cifras que podían considerarse hasta peligrosas si se quería que España aumentara su cuota de producción propia así como su comercio exportador con sus Indias. La dimensión del problema comercial británico, por tanto, entrañaba una gran complejidad para los ministros principales del rey Fernando VI, Carvajal y Ensenada.

El 5 de diciembre de 1750, José de Carvajal entregó al marqués de la Ensenada una copia del tratado. Los siguientes días los dedicó el marqués a disponer el pago compensatorio por el cese del Asiento de Negros y el Navío de Permiso según estipulaba el artículo segundo, gestión que no se demoró más allá de febrero de 1751. Paralelamente, otra serie de artículos debían ser estudiados para su aplicación. El 9 de febrero de 1751 el marqués informaba al Consejo de Hacienda y a los directores de rentas sobre los artículos cuarto, sexto, séptimo, octavo y noveno del Tratado, tocantes al comercio y rentas, para que fueran observados en las aduanas del reino. El artículo cuarto se correspondía con el artículo primero del Tratado de 1715 por el que se fijaba que los ingleses no pagasen "mayores u otros derechos ni sobre otras valuaciones, que los que pagaban de las mercaderías en el reinado de Carlos II, reglados por cédulas y ordenanzas reales". La duda que surgió a los directores fue qué hacer con los géneros y productos que habían aparecido después dicho período y estaban consignados en las exacciones[454].

No tardaron en aparecer las reclamaciones británicas que se mostraron en desacuerdo con la adaptación practicada en las aduanas. El problema que planteaban los comerciantes ingleses y que fue transmitido por el embajador Keene se basó en el mantenimiento del cobro de una tarifa que había sido introducida durante la última guerra. Los directores de rentas expusieron en 20 de junio de 1751 que los ingleses

[453] CERDÁ, 2010: 20.

[454] *Argumentaciones en contra de los tratados de comercio firmados entre España e Inglaterra en 1713 y 1750*, RBPRM, DIG/II/2956_A, ff. 7 r.-10 v. El expediente incluye tres textos diferentes, todos referentes a las desventajas que el Tratado de 1750 ocasionaba a España. El tercero es un memorial fechado pero que no recoge el nombre del autor (al igual que los dos que le preceden) dirigido al marqués de la Ensenada insistiendo en las mismas.

hicieran un esfuerzo de concreción y que las quejas que formulaban vagamente sobre el incumplimiento del Tratado se hicieran sobre los géneros en los que los derechos que se pedían no se correspondían con los del reinado de Carlos II. El embajador comunicó otro oficio en julio de 1751 en el que seguía sin dar satisfacción a lo propuesto por los directores e insistía en el memorial del cónsul de la nación inglesa entregado al gobernador de Cádiz. Por este memorial, se pedía a la Aduana de Cádiz que diera cuenta de la diferencia que pudiera existir en los derechos cargados en las mercancías inglesas en aquel entonces y al presente. Ensenada remitió de nuevo la reclamación a los directores, quienes en otro informe se mostraron conformes con la petición del cónsul inglés pero con la prevención de que los productos que empezaron a comercializarse después del reinado de Carlos II se siguieran teniendo presentes en la exacción. Recomendaron que los contadores de Cádiz dieran certificaciones de todos los productos y mercaderías inglesas que hubieran visto alterados sus aforos respecto a los que tenían en tiempos del último monarca español de la Casa de Austria[455].

En un papel aparte del informe hicieron notar los directores que las intenciones ocultas del embajador y de los comerciantes eran que no se cobrasen los derechos de Almirantazgo y Sanidad, que eran contemplados fuera de las rentas generales. Ensenada informó a Carvajal de todo lo obrado hasta el momento, de quien obtuvo el visto bueno de las gestiones. La certificación que se hizo en Cádiz ofreció resultados sobre las diferencias en las valuaciones, pero no así en la diferencia de calidad. Los directores comunicaron al marqués la certificación y señalaron que no se había producido alteración en el porcentaje de derechos, únicamente sobre las valuaciones. Y que estas no podían ser consideradas como parte de lo estipulado por la legislación en época de Carlos II cuando fueron hechas por un arrendador de impuestos, medida que aplicaba con fines particulares. Pedían nuevamente que el embajador concretara en qué géneros habían aumentado los derechos. Ensenada no vio caso alguno en hacer reparos sobre los derechos de Almirantazgo y Sanidad[456] pues no se oponían a tratado alguno. Carvajal

[455] Ibídem: ff. 10 v.-15 r.

[456] "Convéncese esto por lo respectivo a Almirantazgo, lo primero por lo que manifiesta don José de Carvajal en su papel de 7 de Noviembre de 1751 […] de que supone que no argüirá el embajador de Inglaterra sobre estos derechos, que son de otra naturaleza y que si lo dijere se entrará en esa disputa; que es prueba de que no se trató ni convino en su extinción: Lo segundo porque estos derechos no son nuevos, y solo se deben estimar como un restablecimiento de los que en lo antiguo gozaron los Almirantes, y se comprueba en que en la Real Cédula de 3 de octubre de 1737, en que se señala por uno de los derechos del Almirantazgo, un Real de vellón por tonelada, como no excedan del importe de veinte ducados; se reserva el derecho por lo correspondiente a la exacción de los cien reales de plata que en el arancel de 30 de marzo de 1512 se dijo pagase al Almirantazgo cualquiera navío, que siendo de cien toneladas, y de ahí

respondió a Ensenada en 27 de octubre y le pidió que le informara de en qué año se habían producido las alteraciones de las que daba cuenta la certificación de Cádiz y hasta cuándo se habían observado los reglamentos introducidos por el arrendador Francisco Báez Eminente[457].

Sobre los derechos portuarios de Almirantazgo y Sanidad hay que señalar que la reclamación inglesa ni siquiera se justificaba en el reconocimiento de la reciprocidad, pues los ingleses exigían unos derechos portuarios mucho más altos que los españoles. Elevar la protesta a través del cónsul inglés, o en este caso llegando hasta el embajador, era una práctica ya conocida que se había dado en otros momentos del siglo XVIII. Los ingleses llegaron incluso a vincular la controversia en la primera mitad del siglo con el derecho de visita y el comercio con las Indias[458]. Con esto lo que intentaban era crear confusión, buscando hacer de sus protestas un conjunto cuando se trataba de casos bien distintos, como se empeñaban en señalar las autoridades españolas que dichas cargas portuarias estaban separadas de las rentas generales.

Como dejan claro las idas y venidas de informes, reclamaciones y órdenes, la cuestión de las avaluaciones encerraban la actuación particular que la gestión privada del arrendador Báez Eminente introdujo en la segunda mitad del siglo XVII. Eminente, juez del Tribunal de la Contaduría Mayor de Cuentas, obtuvo del rey en 5 de junio de 1663 el arriendo de los almojarifazgos y otros impuestos anejos en Sevilla y sus antepuertos[459]. Su influencia en el comercio exterior de España se dejó notar hasta finales de siglo, excepto en breves interrupciones. Su actuación se insertó además en un contexto de rivalidad entre Sevilla y Cádiz.

Las medidas que se habían aplicado en Sevilla tenían un carácter más duro y vigilante contra el fraude y el contrabando. En Cádiz, la línea seguida fue la de la

---

a arriba se descargase o tomase lastre en el Río de Sevilla, y que no llegando a este número pagase al respecto: Y lo tercero porque estos derechos de Almirantazgo los tenían consentidos los ingleses antes de la última guerra después de haberlos procurado resistir con débiles razones que se hallan desvanecidas con los graves fundamentos que hizo presentes don José de la Quintana en el informe que hizo, a oficio de don Benjamin Keene en 31 de enero de 1738. Tampoco se hallan comprendidos en el último Tratado de 1750 los derechos de Sanidad así porque en cuanto a ellos, dice don José de Carvajal en su papel número 21 (de 7 de Noviembre), lo mismo que de los de Almirantazgo, de que supone no argüirá el embajador de Inglaterra; que es señal de que no se habló de ellos, y por consecuencia que no pudieron ser comprendidos en el tratado como porque sobre tener estos derechos que igualmente contribuyen los vasallos del rey el destino de asegurar la pública salud, en que no son menos interesados los extranjeros por su Comercio, se hallan autorizados con el consentimiento de todas las demás naciones por las razones que indica el marqués de la Ensenada en su papel de 27 de octubre de 1751". Ibídem: ff. 40 v.-43 r.

[457] Ibídem: ff. 15 r.-21 r.

[458] GARCÍA FERNÁNDEZ, 2006: 58-61.

[459] Entre estos Cádiz y Puerto Real eran puertos de realengo en la costa atlántica. También lo fue Gibraltar que ya en esos años estaba bajo dominio británico. No podemos dejar de mencionar otros como Sanlúcar de Barrameda, Bonanza, o el Puerto de Santa María.

negociación. El acuerdo alcanzado llegó a adoptar la tipología de contrato entre los comerciantes y la aduana. Esto dio lugar a dos procedimientos: una deducción sobre el aforo del valor de la mercancía y otra sobre la cantidad de la mercancía, conocido como gracia del pie de fardo. Esta última probablemente correspondió a su segundo arriendo, a partir de 1668, pues aparece en el reinado de Carlos II, aprobada por el rey según un documento de 1680, aunque no fue establecida por una Real Cédula. Esta gracia del pie de fardo difería según las mercancías; por ejemplo, para el caso de las telas la rebaja era de un 40%, lo que significaba que de cien piezas solo se tasaban sesenta. El otro procedimiento fue conocido como cuarto de tabla y consistía en una rebaja de un cuarto del aforo. La utilidad que Eminente obtuvo del arrendamiento de impuestos le hizo aplicar otras medidas. Por un memorial de 1680 declaraba haber procedido a establecer convenios particulares que venían a concretar los parámetros generales de las prácticas anteriores. Estos se establecieron limitando la aplicación de rebajas a ciertas mercancías y naciones. Ambas prácticas no eran excluyentes, sino que se complementaban, los convenios particulares se insertaban perfectamente en los procedimientos generales[460].

No era extraño que, en virtud de lo firmado en los tratados con Inglaterra, se quisiera asegurar hasta el detalle lo que se podía y no se podía hacer en función de la letra de los artículos y de la realidad imperante en aquel momento, más teniendo en cuenta que la gestión de las aduanas andaluzas en el último tercio del siglo XVII podía condicionar, y mucho, la capacidad política de los ministros para hacer menos oneroso el conjunto de condiciones de los artículos a los intereses comerciales españoles.

Ensenada, considerando las peticiones de Carvajal, pidió a Luis Ibarra, como contador y director general de las rentas generales, y con experiencia en la administración de la Aduana de Cádiz, que le informara al respecto. Ibarra dio cuenta al marqués de lo que observó en su experiencia en Cádiz en el año de 1742. Allí comprobó que los aforos de los productos ingleses estaban alterados en relación con el acuerdo que Eminente había firmado en el año 1696. Por los documentos que pudo comprobar en la contaduría desde el año de 1715 se estableció la administración única de las rentas generales, momento desde el cual los almojarifazgos solo contemplarían las rebajas de pie de fardo y cuarto de tabla. Ese mismo año se negociaba un nuevo arancel con Inglaterra, el cual no llegó a aplicarse y se requirió, como de nuevo se pedía en 1750, mantener la situación del reinado de Carlos II. Pero insistía Ibarra que no se podía

[460] GIRARD, 2006: 99-102, 108-110 y 118-119.

achacar al tratado de 1715, y por tanto tampoco al de 1750, el que se impidiera la alteración de los aforos. Ya en 1717 el marqués de Torrenueva, como administrador en Sevilla recibió orden de formar nuevas valuaciones, medida sobre la que también se trabajó en 1725. Solo en el año 1737 se produjo el principal cambio que fue el del aumento de valor de la moneda, compensado por el ajuste que hicieron los extranjeros al valor de sus mercaderías procurando obtener el mismo beneficio pagando menos derechos. Se intentaron corregir los efectos del cambio monetario pero sin conseguirlo debido a que en aquel momento los derechos reales estaban arrendados.

Sin embargo, desde el primero de enero de 1740 la gestión de los impuestos volvió a recaer sobre la administración real, ordenando que se aplicasen las exacciones correspondientes al valor real de las mercancías a su entrada a puerto. Las órdenes se repitieron en 1741 y 1742, y es en lo que centraba Ibarra la potestad para poder cambiar las valuaciones sobre las que aplicar los derechos. Medidas que también se practicaron en las aduanas de Galicia, Cantabria, Aragón y Valencia donde el arancel se formó en 1719 corrigiendo los del reinado de Carlos II; y que la reclamación que hacen los ingleses sobre la base del artículo cuarto del tratado firmado en 1750 debía entenderse por lo que estipulaban las reales cédulas y ordenanzas de aquel período y sus predecesores, en este caso los derechos de alcabala y almojarifazgo formados por la reales cédulas de 29 de mayo y 5 de junio de 1566 por Felipe II y al no haber ninguna ordenanza ni norma que los derogara, estos mantenían su vigencia. Y por último, no había ningún tratado firmado entre ambas Coronas que hiciera alusión a los aforos. En última instancia, los aforos introducidos por los arrendadores y especialmente el de Eminente poca o nula vigencia podían tener cuando no habían sido recogidos en el corpus de la legislación real[461].

Carvajal se mostró conforme con lo expresado por Ibarra, pero creía necesario un gesto compensatorio más por parte de España[462]. Seguramente Carvajal entendía las preocupaciones de Ibarra y de Ensenada, pero sabía perfectamente que la cantidad acordada no era suficiente para suprimir unas prerrogativas tan lesivas a España como las que había obtenido Inglaterra en la Paz de Utrecht. Para los británicos su valor

[461] *Argumentaciones*…, RBPRM, DIG/II/2956_A, ff. 24 r.-33 r.

[462] El texto refleja la opinión del ministro de la siguiente manera: "Pero que había que hacerse cargo que los ingleses pedían ocho millones de pesos, de partidas conocidas, líquidas, unas por reales cédulas y liquidables, otras por instrumentos que existen. Que en estos no entraban las noventa y cinco mil libras esterlinas ofrecidas por la Convención del Pardo: cuatro años de Asiento de Negros: y cuatro navíos de permiso que componen dos mil toneladas, asegurados por la paz de Aquisgrán. Que esto no lo habían de dar los ingleses por la corta porción en dinero que se le había dado, solo para indemnizar algunos particulares, por lo que eran precisas para recompensa, ventajas en el comercio".

económico intrínseco no era comparable al valor político que habían adquirido como baza negociadora, sabedores de la barrera que suponía tener bajo su control esos privilegios cuando España quisiera abordar cualquier tipo de reforma en su sistema comercial con las Indias. De ahí su insistencia en hacer de la compensación efectiva las ventajas comerciales, cuya importancia era mucho mayor que el pago de una determinada cantidad. Esto nos da una idea del peso que supuso el Tratado de 1750 y de cómo la recopilación de informes que hacía Ensenada tenía una orientación clara y era el reducir a la mínima expresión posible cualquier gesto conveniente para el comercio inglés.

Carvajal dio un último dictamen sobre el tratado que le pidió Ensenada, pero le decía al marqués que una vez firmado le correspondía a él su aplicación. La sugerencia que Carvajal hizo fue que se rebajaran los avalúos hechos a los ingleses en los años 1741 y 1742, y por otro lado subiría aquellos que se hubieran rebajado en esos años, señalando a su embajador que no habría más alteración que no estuviera corregida en relación a la situación del reinado de Carlos II. El 22 y 23 de noviembre de 1751 Ensenada transmitió estas órdenes a los directores de rentas y a la Aduana de Cádiz. Finalmente, en febrero de 1752 Ibarra dio cuenta al marqués de quedar aplicadas las diligencias[463].

Los siguientes documentos que forman el expediente no reflejan autoría, aunque se puede pensar que el segundo de ellos sea el informe que Luis Ibarra remitió a Ensenada. En él se hace una relación histórica de los derechos reales de almojarifazgo desde mediados del siglo XVII hasta el Tratado de 1750. El autor señalaba que la mejor posibilidad de reforma se tuvo en 1713 donde se encaminó la negociación hacia el establecimiento de un único derecho del 10% para el almojarifazgo, sin incluir la alcabala. Las negociaciones no fructificaron y los ingleses vieron mejores ventajas en el mantenimiento de la situación del reinado del último monarca español de la Casa de Austria, que recogería el tratado de 1715, y posteriormente el de 1750[464]. Podemos destacar un fragmento de los perjuicios que causaba a la fiscalidad real la firma del Tratado de 1715 y por ello, lo que cabía esperar al ratificarse en gran parte con el de 1750:

[463] Ibídem: ff. 33 v.-40 r.
[464] Ibídem: ff. 12 v.-67 v. Foliación del segundo texto del expediente.

> Luego que se ejecutó el referido tratado del año de 15 se conoció el daño que había de resultar al rey y al reino de haber anulado con él los tres artículos explanatorios en declaración del de Utrecht porque con él se daba fuerza de ley a las gracias introducidas por abuso en el reinado del señor Carlos II que se habían hecho casi generales a todos los demás puertos secos, y mojados del reino, y para demostrarlo se hizo ver que los consumos del reino de las mercadurías, que entran de fuera cada año, podría importar 6.000.000 de pesos, y el de Indias 20.000.000 en los que van de Europa. Que los derechos que se había dispuesto sacar y cobrar por ellos llegaban a 25 por 100 a saber 5 por 100 a la salida, 2 y medio a la llegada a las Indias: 10 por 100 por la Alcabala la de los géneros de Indias, 5 por 100 de la salida de los retornos, y 2 y medio por 100 a la entrada en Cádiz, y que subsistiendo el referido tratado del año del 15 por el cual solo podían cobrar el 6 por 100 deducidas las gracias abusivas, venía a perder S.M. las tres cuartas partes de los derechos debidos como legítimamente establecidos y estipulados en los artículos explanatorios que por él se derogaban[465].

Si entendemos estas palabras como parte del informe de Ibarra y que conocieron Carvajal y Ensenada, no es de extrañar que la fiscalidad sobre el comercio de la Monarquía fuera un tema preocupante. Incluso que fue un alto precio a pagar por recuperar una serie de prerrogativas de manos británicas que también tenían graves efectos económicos para el beneficio que España podía obtener de sus Indias, así como la reforma de todo su sistema comercial. Ahora bien, si había un plan o varios para llevar a cabo esta reforma, evidentemente la fiscalidad de los puertos andaluces iba a ser un punto de difícil tratamiento.

La tercera parte del expediente estaba dirigida al marqués de la Ensenada y en ella la razón principal del escrito era la denuncia del tratado firmado con Inglaterra. Está fechado el 8 de marzo de 1751 en Cádiz. Esto descarta la posibilidad de que se tratase de parte del informe de Ibarra, siendo varias las posibilidades: una primera opinión sobre el tratado remitida por la Aduana de Cádiz; una opinión que pidiera Ensenada al presidente de la Casa de la Contratación o también un escrito por parte del Consulado gaditano o un particular interesado en la actividad mercantil del gremio. A pesar de los efectos del artículo cuarto del tratado de 1750, que con más insistencia por cuanto la fiscalidad redundaba más en beneficio de los extranjeros que en el comercio de España con las Indias y el fomento de las manufacturas para su exportación, señalaba también otros puntos del tratado que afectaban a los dominios de la América española. El

[465] Ibídem: ff. 39 r.-40 r. segundo texto.

artículo quinto permitía a los ingleses ir a por sal a la isla de Fortudos[466], derecho que les fue reconocido por Carlos II, concesión que también recogía el artículo 3º del tratado de 1715. Este artículo guardaba una gran ambigüedad ya que en él no se hacía referencia a la situación de la isla ni a su descripción.

Los ingleses interpretaron como tal isla la de Tortuga, sin duda por la posición privilegiada de la que gozaban desde allí para aproximarse a las costas de Cumaná, un pretexto para el trato ilícito en las costas orientales del Nuevo Reino de Granada. Apunta el autor de esta denuncia que si no hubo posibilidad de anular este artículo por lo menos hubiera sido necesario reducir su impacto obligando a los ingleses a obtener la sal por medio de los españoles. El siguiente artículo, el sexto, correspondiente al cuarto del tratado de 1715, señalaba que en la isla de Fortudos los ingleses no pagasen mayores ni otros derechos que los españoles, lo que redundaba en los efectos del comercio ilícito pues si los españoles no pagaban derecho alguno por la extracción de sal nada podía exigirse a los ingleses convirtiendo la isla Tortuga en un espacio de comercio franco como hacían los holandeses desde Curazao[467].

Pero era el artículo décimo, el cual no se halla en el Tratado de 1715, el que más exasperaba a este interlocutor: "[…] dícese en él que todos los diferentes derechos, demandas y pretensiones recíprocas que podrían subsistir entre España e Inglaterra en las cuales ninguna otra nación tiene parte, interés ni derecho de intervención, quedan así ajustadas y extinguidas por este tratado particular de compensación recíproca". Según el autor, a lo que se refería era a que las demandas españolas hacia la Corona Británica no tenían cabida. Las reclamaciones se centraban en torno a Gibraltar; la demolición del fuerte de la Tamaja construido en Florida, y la devolución de los territorios usurpados en América; la evacuación de la isla de la Providencia y las de Santa Catalina, Puerto Real, San Andrés, Panistrón, Tórtolas, y otras que retienen en contra de los tratados, ubicadas en el Caribe y muchas de ellas próximas a las costas del virreinato de Nueva Granada; la restitución de los navíos apresados en aguas de Sicilia; el derecho a la pesca del bacalao en Terranova; un reglamento para contener el contrabando y el comercio ilícito inglés en las Indias españolas[468].

Los últimos párrafos que dedicaba al marqués eran que siendo responsable Ensenada de muchas áreas de la aplicación del Tratado por qué no intervino de forma

[466] Esta era la isla de la Tortuga, situada en el Saint Domingue francés.
[467] *Argumentaciones*…, RBPRM, DIG/II/2956_A, ff. 12 r.-16 v. Esta foliación corresponde al tercer texto del expediente.
[468] Ibídem: ff. 20 r.-22 v. del tercer texto.

más decidida. Los términos casi se aproximaban a denunciar en él una actitud negligente, para evitar que los ingleses volvieran a incluir el tratado de 1715 en la negociación del firmado en 1750 cuando en la Paz de Aquisgrán, y con el asentimiento de las demás potencias extranjeras, se había resuelto la firma de la paz con Inglaterra sin haberlo incluido[469].

En cuanto a su autoría, el descargo final del que hacía gala este escrito nos invita a pensar en descartar la posibilidad de que se tratara de una institución sita en Cádiz la responsable de estas palabras. Se parece más a una acusación particular y contraria, por lo que parece, a la política de Ensenada, pues siendo Carvajal igual de "culpable" o más por la negociación del mismo, ninguna alusión se hacía del secretario de Estado, y en cuanto a los efectos que sobre las Indias se pudieran desprender tampoco puede decirse que Carvajal desconociera tales cuestiones por su experiencia en el Consejo de Indias.

Lo que nos queda claro era que el precio asumido por la Corona española para recuperar su derecho sobre el Asiento de Negros y el Navío de Permiso, fue más que el pago de las 100.000 libras esterlinas acordadas. La Paz de Aquisgrán había permitido a Inglaterra hacer uso de los mismos por cuatro años más, es decir hasta 1752. La necesidad española por recuperar esa soberanía comercial tenía una vertiente política, la recuperación de unos privilegios que había tenido que ceder contra su voluntad, y una vertiente económica, el suprimir dos puntales del comercio ilícito inglés en las Indias españolas. Evidentemente, se hacía manifiesto que la contrapartida con la que tenía que cargar la Corona era mucho más que una cantidad en metálico y se trató de la inclusión del Tratado de 1715 en el de 1750, el cual no había sido contemplado en 1748. Si tenemos presente la cifra que exponíamos más arriba de la cantidad de plata que se

[469] El tono empleado y las acusaciones que vertía contra Ensenada subían de tono: "Pongo ahora este dilema: o sabía V.E. que la España tenía pretensiones a cargo de la Inglaterra o no? Si lo primero, terrible consecuencia es la que sale contra V.E.: si lo segundo, por qué no preguntó? por qué no recoger y reconocer antecedentes y documentos? Por qué no pedir dictámenes sobre y sobre las de los ingleses para fundar y hacer valer las unas y rebatir las otras? No lo hizo V.E. y vemos de concluir o que V.E. ha sido infiel al rey y al Estado o que está lleno de ignorancia y presunción creyendo que lo sabe todo y que para necesita de luces ajenas.
No me doy paz al considerar la risa y burla que haya en su interior harán los franceses de la torpeza, vanidad y cortedad de alcances de V.E. y los demás autores del tratado, formando por consecuencia un bajísimo concepto de toda la nación. Dirán que será preciso volvamos a ellos para que nos lleven de los andadores, pues sin esto no haremos más que tropezar y caer, como nos ha sucedido en el último ajuste. Cotejarán con este y con el de 1715 que también se negoció y concluyó sin su intervención, lo que con ella se han hecho durante todo este siglo, y sacarán que estos no son mucho más ventajosos que aquellos.
De aquí inferirá a V.E. que los franceses, de quienes desconfiamos, suponiendo que han sacrificado siempre a su conveniencia los derechos e intereses de la España, no nos han hecho tanto mal como V.E. en el tratado que da asunto a esta carta, y le dará a la posteridad para que deteste el ministerio de V.E. como causa de la miseria y trabajos en que por él va a constituirse esta infeliz Monarquía". Ibídem: ff. 24 r.-26 r. del tercer texto.

extraía desde Jamaica, podemos entender el interés de España por suprimir esos focos de comercio que escapaban al control real, en compensación se aseguraron a los ingleses determinados derechos en el comercio de la Monarquía.

Por este proceso de aplicación de los acuerdos incluidos en el Tratado firmado en 1750 entre España e Inglaterra, por el que se cerraba un capítulo abierto en 1714, todavía persistían los ingleses en mantener una serie de condicionantes sobre el comercio de la Monarquía Hispánica, intentando asegurarse algunas cotas de intervención. Esto no sería agradable a Ensenada, quien era consciente del daño que se hacía a través del comercio directo británico como para tolerar que, de la larga guerra pasada, no se pudieran obtener algunas ventajas para la Corona además del cese del Asiento de Negros y Navío de Permiso. Sin embargo, vemos que en la parte de la soberanía aduanera estrechamente relacionada con la capacidad fiscal y la reforma comercial[470] todavía los condicionantes externos se podían hacer manifiestos. En tal caso, solo quedaba esperar a que en el próximo escenario bélico la Monarquía hiciera valer de forma más clara sus intereses ante los dos grandes contendientes, Inglaterra y Francia, y que del resultado pudieran obtenerse los mejores beneficios acordes a estos. Ensenada era muy consciente de que la situación sobre la que trabajaba y en la que había estipulado unos márgenes de preparación se trataba de un escenario previo en el que la gran apuesta se haría en la guerra con la que de forma inevitable se dirimirían cuestiones que la afectarían directamente por el peso de las Indias en la propia Monarquía y el que estas representaban en las relaciones con Francia e Inglaterra.

D) *El corso y el derecho de visita*.

La presencia extranjera en América iba a poner a prueba la capacidad de la Corona en la lucha contra el contrabando. El abuso de los corsarios y los guardacostas generó un gran número de apelaciones a la Corona. Los pleitos y demandas de los comerciantes afectados, tuvieran razón o no, hizo precisar a Ensenada una mayor regulación de la actividad marítima en la represión del tráfico ilícito. Las demandas más insistentes procedían de los ingleses que, después del clima que el tratado había establecido, precisaba al marqués a actuar con más cautela, así como a los corsarios y los mandos de

[470] El peso extranjero en una reforma comercial de la Monarquía es un punto que hemos tratado en el capítulo I.

la Real Armada. La Real Cédula de 23 de abril de 1749 había restablecido la situación previa a la guerra en lo que se refería a la lucha contra el comercio ilícito.

Como decimos, después de la firma del Tratado en octubre de 1750 esta situación aumentó en complejidad. Ensenada tenía claro que la lucha contra el comercio ilegal extranjero era un derecho y una obligación para la Corona, sin embargo también era consciente de la realidad reinante en América y de las condiciones que imponían los acuerdos con potencias extranjeras. Las líneas de actuación fueron: un mayor aumento del protagonismo de la Real Armada en esta lucha y nuevas disposiciones legislativas que regularan tanto la actividad corsaria particular como la de la Armada en operaciones de corso[471]. La redacción de unas nuevas ordenanzas de corso fue una tarea fundamental de entre las que ocuparon la actividad de la Junta de Indias que servía al marqués.

Desde finales de 1750, la situación de restablecimiento que preconizaba la Real Cédula de 1749 debía ser revisada. En este sentido, la Real Cedula de 26 de junio de 1752 introdujo algún cambio en el tratamiento de las presas y comisos. Justificaba el rey esta decisión en virtud del número de apelaciones que llegaban al Consejo de Indias y que acababan dando lugar a que las sentencias fueran revocadas con la consiguiente reintegración de las presas y comisos. Para prevenir este escenario dispuso, dirigiéndose a las autoridades de Indias:

> […] que en adelante no se haga repartición de efecto alguno que se aprese o comise con cualesquiera motivo, sino que formándose los autos y determinándose según está prevenido por cédulas, leyes y órdenes expedidas por estos casos se deposite y resguarde íntegramente todo lo apresado y comisado en sus mismas especies y géneros hasta que reciban mis ministros reales la aprobación o anulación de sus sentencias con solo la reserva de algunos géneros que por su calidad o naturaleza sean fáciles o expuestos a la corrupción o el deterioro los cuales se ha de vender en pública subasta según ley y rematar en el mejor postor con intervención del interesado de quien fuesen, y depositarse su producto en el principal de la presa o comiso.[472]

La modificación estaba encaminada hacia el respeto por el proceso judicial, pues no era extraño que los gobernadores y autoridades portuarias estuvieran involucradas con los

[471] Para el contexto y definición histórica de este véase CRUZ BARNEY, 1996:35-52.
[472] "A los virreyes, gobernadores, oficiales reales, alcaldes y demás justicias de los puertos de las Indias mandándoles que no hagan repartimiento de efecto alguno que se aprese, o comise sino que se depositen íntegros en hasta que reciban la aprobación o anulación de sus sentencias con la reserva, y demás que se expresa; 26 de junio de 1752", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, f. 402 r.

armadores particulares y los corsarios para repartirse entre ellos las presas y comisos vulnerando el reparto estipulado por las leyes, así como el dictamen final sobre el juicio. De tal forma que se producían las apelaciones al rey y al Consejo de Indias, que por su crecido número podían llegar a acumularse en la sala de justicia de la institución sin recibir una rápida resolución y en los casos de restitución esta se hacía imposible por no haber ya presa o comiso que reintegrar. Por otro lado, si la presa o comiso se daban por buenos pero la actuación de las autoridades era fraudulenta, no llegaba el beneficio a la Hacienda Real, de ahí que también la Corona insistiera en varias ocasiones en el modo de realizar los repartos del importe que producía la venta de las mercancías. Se trataba de una prevención de abusos pero sin desentenderse de combatir ese tipo de comercio. Y continuaba:

> En esta inteligencia mando […] que luego que sea a ellos (autoridades correspondientes) conducida cualquiera embarcación apresada por navíos de mi Real Armada, por armadores legítimamente autorizados, o cualquiera otro a quien esté permitida esta facultad; o bien cualesquiera efectos de contrabando, o con otro vicio de los prevenidos por leyes, procedan según ellas las cédulas y órdenes hasta aquí expedidas a instruir formas y determinar las causas y pronunciar las sentencias según práctica, pero no a la venta de los efectos y repartición de su producto hasta tener de ellas mi Real aprobación, como queda expresado en vista de los autos que han de remitir en conformidad que hasta ahora por mano de mi secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias, que así es mi voluntad.[473]

Por tanto, no solo se trataba de reducir las apelaciones hechas a la Península que daban como resultado la revocación de las sentencias y la reintegración de los bienes de los perjudicados; el respeto y la observación a un determinado proceso incidía también sobre las autoridades indianas y el control que la Corona podía ejercer sobre estas en el cumplimiento de unas actividades en las que la Real Hacienda también hallaba su beneficio. No obstante, esta no fue la última disposición que se dio mientras Ensenada ejercía sus cargos. La Real Cédula de 1752 fue acompañada por una Real Orden de cuatro de junio de 1753 que venía a introducir un matiz en lo dispuesto el año anterior:

[473] Ibídem: f. 402 v.

> Y asimismo de declarar por mi Real Orden de cuatro de Junio de mil setecientos cincuenta y tres […] que la citada Cédula se cumpliese y observase únicamente en los casos en que se litigasen comisos de embarcaciones o efectos de extranjeros, pero no en aquellos en que se trate solo de intereses de mis vasallos y también de géneros abandonados y que no hubiese parte que pidiese, en los cuales, se debía estar a la práctica legal seguida hasta entonces, y principalmente en lo que es extracción de frutos del país, e internación de géneros extranjeros, o cualesquiera efectos a que alcanza la prohibición de las Leyes y Reales Órdenes, o que se sujeten a comiso o pérdida por defecto de guías, y por su aprehensión en tierra sin las licencias necesarias, para su transporte y tráfico interior.[474]

En este caso lo que se ponía de manifiesto son las dos caras de la misma moneda que representaba el comercio ilícito: la de los comerciantes extranjeros y la de los españoles o criollos de Indias, quienes actuaban como intermediarios en la distribución de las mercancías extranjeras y la salida de los productos americanos hacia las colonias europeas que, como partícipes del trato ilegal, también eran objeto de persecución y castigo. Pero probablemente este eslabón de la cadena era más difícil de aplacar y combatir debido a la existencia de una demanda permanente de los productos europeos que España, por sí sola, no estaba en disposición de cubrir y, como precisaba la Real Orden, la actuación era menos reflexiva y guardaba menos las formas del proceso que en el caso de los extranjeros, donde no se quería dar motivos para que los embajadores elevaran demasiadas protestas. Para los vasallos del rey, las resoluciones eran más rápidas y estaban en manos de los ministros indianos. En este caso donde había mayor funcionamiento era en las denuncias de contrabando, y no en la captura de presas en corso. Los repartos funcionaban por tercias correspondientes a la Real Hacienda, al denunciante y a los jueces y ministros que llevaran el proceso.

Además de estas medidas, que por lo general se referían al modo de proceder de los ministros una vez realizadas las presas y comisos, se hizo necesario también disponer un reglamento para ajustar las acciones de la Armada a las instrucciones de patrullaje costero y corso contra el comercio ilegal. Hay que destacar que los corsarios indianos realizaban una actividad defensiva pues en ningún momento atacaban las colonias extranjeras, excepto en caso de guerra declarada, y su labor, respaldada por la

[474] "Para que en los reinos de las Indias se observe lo que en cuanto al repartimiento de comisos, y presas está mandado por la Real Cédula y Orden que se citan en la forma y por los motivos que se expresa; 4 de abril de 1756", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, f. 305 r.

legislación, contribuía a la recuperación de la plata y los productos americanos extraídos mediante el comercio ilícito o la simple y pura apropiación como sucedía con el palo de Campeche.

Las primeras Ordenanzas promulgadas fueron las de 22 de febrero de 1674 en la regencia de la reina Mariana de Austria. Después de más de medio siglo su renovación se entendió como una necesidad obligada para Ensenada y la Junta que le asistía. Los primeros trabajos de redacción ocuparon a Eslava, Molinillo y Arriaga dando como uno de los primeros frutos una real orden para evitar abusos en la concesión de patentes de corso por los gobernadores de las Indias. Pero, después del nombramiento de Arriaga como presidente de la Casa de la Contratación y su consiguiente marcha a Cádiz en agosto de 1752 la actividad de la Junta en relación a las ordenanzas de corso se vio paralizada. Este era un tema que Ensenada no esperaba dilatar y para dar una mayor resolución incorporó a la Junta a otros cuatro miembros más: José Cornejo, Benito Antonio Espínola, Joaquín de Aguirre y Oquendo y José de Iturriaga. Junto a ellos se había incorporado también Manuel Pablo de Salcedo en sustitución de Arriaga. Todos ellos con experiencia en la Armada y el corso. Los años de 1753 y 1754 casi vieron finalizada la tarea que se les encomendó aunque el motivo de que finalmente la nueva ordenanza no viera la luz se debió a la caída en desgracia del marqués en el verano de 1754[475]. El propio Joaquín de Aguirre y Oquendo, capitán de navío, había redactado unas *Ordenanzas generales* de la Armada en 1748[476], por tanto, la capacidad de dotar de una organización clara al corso en Indias se encontraba perfectamente asentada entre estos marinos.

La cuestión del Derecho de visita seguía abierta, pese a la paz firmada en 1748 y el tratado de 1750. Se trataba de un aspecto donde la presión inglesa más se dejaba sentir y, por otro lado, un argumento constante de la diplomacia británica ante la Corte española al esgrimir la libre navegación a sus colonias, paraguas retórico bajo el cual daban cabida a las actividades comerciales ilegales en las costas de las Indias españolas. Es posible que este aspecto hiciera notar a los ingleses que la situación que más les favorecía o de la que más provecho podrían obtener era la de su indefinición,

[475] BAUDOT, 2012: 368-369.

[476] Estas ordenanzas aparecieron sin un tercer tomo, el que se ocupaba de los temas económicos. Una falta que se debió a la opinión de Aguirre contraria al predominio en la gestión económica de los intendentes, aspecto que chocaba con la idea de Ensenada, no olvidemos que el marqués había hecho su carrera en la Marina como intendente. Aún así esto no fue obstáculo para que buscara la participación de Aguirre, como sujeto capaz en un tema de tanto interés para el ministro como fue la redacción de unas nuevas ordenanzas de corso. MERINO, 1981: 19 y 43.

manteniendo una postura contraria a la española, el Derecho de visita frente a la libre navegación, un espacio de choque de argumentos y reclamaciones y al mismo tiempo de abusos de un lado y del otro. A los embajadores británicos se les haría más difícil demostrar los supuestos abusos que decían sufrir sus comerciantes si había un corpus legislativo al que ceñirse.

Lo que trascendía de la Junta es que las operaciones de corso debían reducirse de manos particulares y cobrar una mayor presencia entre las autoridades americanas y los militares de la Armada. La organización del cuadro militar y la regulación de la actividad corsaria más próxima a las armas reales podría otorgar mayores garantías frente a los abusos que pudieran denunciarse, así como un mayor control de la administración real. Desde luego era un camino que Ensenada se había decidido a emprender con la escuadra de Pedro Messía de la Cerda. Del trabajo realizado estando todavía Arriaga en la Corte, dos artículos equiparaban el ejercicio del corsario, cuando estaba al servicio de la Corona, al de los marinos de guerra y por ello amparado por el fuero de la Marina durante el tiempo que estuvieran embarcados. Era esta una forma de dignificar el servicio al rey, pero Arriaga, muy lejos de querer igualar a particulares y militares aun cuando realizaran una misma actividad, estipuló por otro artículo penas severas para los marinos de la Armada, cuyo comportamiento debía ser ejemplar, como la de expulsión para aquellos oficiales que incurrieran en un delito de apropiación ilícita[477].

La Junta elevó al marqués un escrito con su dictamen definitivo con el título *Proyecto de ordenanza de corso para Indias*. En total lo componía noventa y dos artículos precedidos de una justificación. En él se hacía constar que la actividad de corso se ajustaba al comercio que las potencias europeas tuvieran reconocido por los tratados vigentes firmados con la Corona Española. España reconocía el Derecho de libre navegación para las embarcaciones que fueran o salieran de sus colonias, pero en el caso de hallarse estas en las costas de los dominios españoles, los corsarios tendrían todo el derecho a actuar.

De esta forma el corso posterior a la guerra buscaba el distanciamiento con el que se había realizado hasta 1748: se renunciaba a las presas que se pudieran hacer en alta mar y se incluyó que los navíos extranjeros que se encargaran de los asientos de negros tampoco fueran perseguidos. Y tampoco sufrirían derecho de visita los navíos que por

[477] BAUDOT, 2012: 369.

inclemencias del tiempo y el mar se vieran obligados a fondear en puertos de las Indias. Recomendaba finalmente la Junta que antes de proceder a su aprobación y aplicación se informara del contenido de la nueva ordenanza al embajador inglés para prevenir cualquier escalada de la tensión bélica. Víctor Peralta Ruiz resume algunos puntos del contenido de este Proyecto[478], del que se destacaba la actuación y control de la actividad corsaria por parte de las autoridades indianas, las restricciones y matices para intervenir, la jurisdicción concedida a los gobernadores, oficiales reales y oficiales de marina (con grado de capitán de fragata) para tratar las presas que se hicieran y, por último, se concedía al Consejo de Indias la máxima autoridad para resolver los conflictos de las causas de este origen con las potencias extranjeras.

La vida de este proyecto no superó el papel y no fue hasta el reinado de Carlos III cuando se promulgaron unas nuevas ordenanzas de corso. Hemos podido ver cómo otras disposiciones legales de la Corona sí se aplicaron al caso concreto del derecho de visita, la actividad del corso y el peso que en el comercio ilícito ocupaban los vasallos reales como complemento a los comerciantes extranjeros. El papel de las Indias en la diplomacia y la guerra europeas adquiría cada vez mayor importancia. La lucha contra los efectos que se consideraban perniciosos que ejercían las colonias americanas europeas sobre las españolas no acababa aquí. Otras propuestas tuvieron cabida en las juntas ensenadistas.

3.5. El sistema comercial americano y las compañías de comercio.

3.5.1. La propuesta de la Junta para el comercio de vinos y harinas.

En el sistema defensivo confluían los intereses económicos y políticos. En estos, el comercio ilícito acaparó una gran atención entre los miembros de la Junta, quienes concibieron rápidamente que el problema no se basaba exclusivamente en un menor potencial militar, sino en una menor capacidad de aprovisionamiento de los reinos de las Indias por parte de España ante una demanda creciente, por lo que si la lucha tenía que ser lo más eficaz posible solo se lograría aumentando la capacidad económica de la Monarquía. Este discurso, interiorizado por el proyectismo desde el comienzo de la centuria se hallaba igualmente presente en las mentes de los ministros. Si bien, España

[478] PERALTA, 2006: 135-137.

se encontraba en una situación difícil como para reducir el coste de los productos con que se surtían las Indias y competir con los costes europeos, sí podía centrarse en algunos concretos como los vinos y harinas. Este aprovisionamiento estuvo descuidado en algunos momentos durante la primera mitad del siglo XVIII, normalmente en los años en los que tenía lugar alguna guerra y por tanto, era un comercio susceptible de reorganizarse después de 1748, más cuando aumentaba el contrabando y se buscaban en las colonias extranjeras[479].

No era un asunto que careciera de interés; sobre todo en el caso de las harinas había sido un comercio asociado al contrabando camuflado entre las introducciones inglesas de esclavos que gracias al asiento podían hacerlas pasar como alimentos para estos junto a lo que comercializasen con el navío de permiso. El problema adquirió cierta gravedad en Cartagena de Indias, donde el abasto se venía realizando desde Jamaica. Los virreyes de Nueva Granada intentaron abastecer la plaza desde el interior del Virreinato pero con pocos resultados favorables: prueba de ello fueron las repetidas prohibiciones de harinas extranjeras el 31 de agosto de 1739, el 23 de abril de 1749 y el 10 de octubre de 1758[480]. Esta dos últimas reales órdenes, no solo hacían referencia a las embarcaciones extranjeras que entraban en los puertos del Virreinato "con pretexto de introducir comestibles", sino también de aquellas que con el mismo pretexto salían de los puertos españoles en Indias hacia las colonias europeas[481].

La Junta propuso un sistema de aprovisionamiento de estos víveres, necesario también para el abasto de las escuadras que patrullaran las costas americanas, en el que reestructurar el comercio español en el área del Caribe. En esta propuesta se iban a distinguir dos áreas: La Habana y el resto de islas del Caribe que recibieran su situado desde Nueva España, se proveerían también desde el Virreinato de harinas, según el cálculo anual que hiciera el gobernador de la plaza. La Compañía de la Habana sería la otra parte encargada de completar la demanda. En cuanto a los vinos no se haría novedad al ser suficiente con el registro anual de Canarias y lo provisto por la Compañía.

[479] Ibídem: 117.
[480] RESTREPO, 2009: 132-133 y 136.
[481] "Real orden circular a los gobernadores y oficiales reales de los puertos de mar de Indias para que procedan según las leyes en cuanto a no permitir que con pretexto de comestibles ni otro haya embarcación alguna a las colonias extranjeras ni que de ellas entren en los dominios de S.M. y que solo en caso de muy urgente necesidad se podría acudir a ellas para algún preciso socorro: 10 de octubre de 1758", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 399 v.-401 r.

Para Cumaná, Caracas y Margarita habría una triple participación en la comercialización de los productos. Intervendrían el Virreinato novohispano, el registro anual de Canarias y la Compañía Guipuzcoana. La Guaira sería el centro redistribuidor local. Aquí se evidencia el doble papel con que la Junta y Ensenada entendían la acción española en las posesiones indianas, a la presencia de la escuadra de Messía de la Cerda en La Guaira le seguiría el impulso de la actividad comercial. Para las provincias de Maracaibo y Santa Marta, el Virreinato de Nueva Granada podía satisfacer la demanda de harinas y en el caso de los vinos estos llegarían con los navíos de registro.

Aunque la Junta procuraba relacionar en esta forma de aprovisionamiento a diferentes espacios americanos aprovechando rutas de navegación ya establecidas como las que efectuaban los barcos que conducían el situado y los mercantes de las compañías, así como los registros de Canarias y otros que se dirigían al Caribe, también se intentó la participación peninsular. Se convencía la Junta de la conveniencia de una mayor presencia peninsular en el abastecimiento de estos productos, por lo que veía con buenos ojos que los comerciantes gaditanos participaran en el mismo con el establecimiento de una factoría en Santo Domingo para surtir a la misma isla y a Puerto Rico y prevenir la salida de plata. La propuesta de una compañía mercantil a cargo del Consulado fue una idea presente en la Junta y a pesar de que no se pusiera en práctica en tiempos de Ensenada, acabó constituyéndose una compañía para esas islas y algunas provincias centroamericanas en 1755, la Compañía de Barcelona[482].

Iturriaga, conforme con lo expuesto por la Junta, añadía otras medidas: era partidario de la apretura comercial para las harinas y los vinos de los puertos americanos y que estuvieran libres de derechos, exceptuando los puertos de Veracruz, Campeche y Buenos Aires. La otra propuesta consistía en que el virrey de la Nueva España invirtiera en harinas la cantidad del situado que enviaba a las Antillas y que estas se vendiesen por cuenta de la Corona con un moderado beneficio[483]. Las medidas sobre este tema que desde la Junta se propusieron al marqués no hallaron un reflejo sólido en la práctica en los años en los que Ensenada fue secretario de Marina e Indias. Esto no significa que el contenido de las consultas y pareceres de la Junta no tuviera continuidad en años posteriores. El tráfico de harinas fue una cuestión que no solo necesitaba reformarse en América, sino que si se quería implicar en mayor medida a los comerciantes

[482] MIJARES, 1976: 118-121. Sobre este tema véase también la obra de OLIVA, 1987.
[483] Ibídem: 122-123.

peninsulares en este aprovisionamiento se requería cambiar la política del Consejo de Castilla sobre la circulación de grano.

En consonancia con los pensamientos liberalizadores del sistema comercial se dio un primer paso en la apertura de la exportación de granos en el reinado de Fernando VI en los años 1756 y 1757, una medida necesaria si, como había pretendido la Junta apenas unos años antes, se quería implicar de manera más firme al comercio gaditano. Una medida que, igualmente, se encaminaba en la decisión de la creación de la Compañía de Barcelona en 1755. Esta medida exportadora se favoreció dentro de unos límites como fue que se hiciera en años de buenas cosechas. Sin duda, un precedente claro de lo que fue en 1765 la pragmática liberalizadora del Consejo de Castilla y la defensa que de esta hizo el fiscal Pedro Rodríguez de Campomanes[484]. La primera liberalización del tráfico de granos de 1756 había hecho que el rey, por la real orden de 10 de octubre de 1758, solicitara que las autoridades indianas de América le dieran cuenta de las cantidades anuales de víveres y mantenimiento que se consumían en las provincias costeras para que desde España pudiera surtirse a aquellas zonas que lo necesitaran[485].

Al igual que Ensenada, Ricardo Wall, protagonista de la política ministerial después de que el marqués fuera apartado del poder, se rodeó de un grupo de expertos constituidos en junta para abordar el tema del comercio americano. El hecho de referirnos a este caso posterior es que podemos ver una relación entre la propuesta de la Junta ensenadista como embrión de un primer gesto liberalizador, aunque circunscrito a unas provincias y productos, que retomaría Wall, y acabaría dando forma al Decreto de Libre Comercio de 1765. Una fecha en la que vemos confluir la "liberalización" del tráfico en dos partes de la Monarquía, la peninsular en referencia a la pragmática liberalizadora del Consejo de Castilla y la americana, con grandes excepciones todavía como el Virreinato de la Nueva España. Pero, teniendo presente este factor interno, en el caso americano y para el decreto de 1765 se sumaron a la medida influencias externas. Francia declaró como puertos libres los de Martinica, Santo Domingo y Guadalupe en 1763, en el contexto de la derrota de la Guerra de los Siete Años y como respuesta a las presiones inglesas; y tres años después, en 1766, Inglaterra aplicaría las *Free Ports Acts* para Jamaica[486].

[484] CONTRERAS, 1992: 148-152; CASTRO, 2015: 301-302.
[485] "Real orden circular…", AGI, Indiferente General, INDIFERENTE,539,L.YY12, ff. 399 v.-401 r.
[486] CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1988: 163.

Wall incorporó a la Junta de Comercio que formó a administradores y comerciantes de experiencia: Bernardo Ward, Francisco de Craywinckel, de origen flamenco, Nicolás de Mollinedo (marqués de los Llanos), Pedro Francisco de Goossens y Simón de Aragorri. En este caso el contexto impulsor de la Junta se debía a la guerra que acababa de comenzar entre Inglaterra y Francia, vista como una oportunidad para que España aumentara su comercio exterior de granos, vino y aguardientes. Esta Junta estuvo relacionada con las primeras medidas liberalizadoras para los cereales que ya hemos mencionado para los años 1756 y 1757, y sirvió a Nicolás de Mollinedo, secretario del Consejo de Hacienda, para elaborar un dictamen en el que más allá de centrarse en el comercio de estos productos, lanzaba toda una crítica al sistema comercial de exclusividad portuaria y mercantil por flotas, todavía vigente[487]. En cualquier caso, se pone de manifiesto la continuidad de una idea, desde la Junta ensenadista hasta su materialización legislativa, que no estuvo exenta de reflexiones y matices hasta su definitiva puesta en vigor ya en el reinado de Carlos III.

3.5.2. El sistema comercial de Indias.

La coyuntura bélica había impreso una serie de características al comercio realizado por la Monarquía con sus Indias entre los años de 1739 y 1748. La principal y más destacable fue la navegación de registros sueltos hacia el Virreinato del Perú por la ruta del cabo de Hornos. La medida, adoptada como de emergencia para no dejar desabastecido la Mar del Sur, y sin competencia a la posible introducción de naves extranjeras sin permiso de la Corona, dio unos buenos resultados. Estos pesaron a lo hora de tomar la decisión de mantener los registros para abastecer el Perú y las costas chilenas. Ahora bien, cabe preguntarse qué papel jugó el marqués de la Ensenada en la medida de mantener o cambiar el sistema comercial.

La forma en la que quedaría establecido el comercio fue igualmente objeto de asesoramiento para Ensenada, aparte del caso que hemos tratado de los vinos y harinas. Si más arriba comentábamos que la importancia para Carvajal y Ensenada de recuperar el Asiento de negros y el Navío de Permiso no suponía exclusivamente una cuestión económica, sino también política, dicha dimensión se traducía en la posibilidad de poder tratar y decidir sobre la forma de comercio que mejor se ajustara a las necesidades

[487] DELGADO RIBAS, 2007: 188-194.

españolas. Inglaterra había advertido claramente esa posibilidad, de ahí que el Tratado de 1750 fuera para España un importante condicionante, aunque pesaba más sobre la fiscalidad que sobre las fórmulas alternativas en las que encauzar el comercio de la Monarquía con sus Indias.

Entre los hombres que darían consejo al marqués sobre este asunto se encontraría una variada representación de comerciantes andaluces. Ensenada los convocó en Madrid en septiembre de 1750, el mes anterior a la firma del acuerdo comercial con Inglaterra, sin duda preparado para lo que suponía asumir de nuevo los privilegios concedidos y las posibles mejoras que esto podía significar para la situación del comercio indiano. Los seleccionados por Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Casa de la Contratación hasta el nombramiento de Arriaga, fueron: Andrés del Hoyo, Nicolás Antonio del Basto, Alonso García y Nicolás Macé de Cádiz; Manuel Clemente Rodríguez Requejo, de Sevilla; y Jacinto de Barrios y San Juan, del Puerto de Santa María. Una vez en Madrid, cada uno de ellos dio su opinión al marqués, más allá de cuestiones detallistas, los seis coincidieron en poner fin al sistema de registros sueltos y restituir las flotas hacia Nueva España, los pareceres variaron en cuanto a la periodicidad de estas inclinándose por que fueran anuales, bianuales o cada tres años, así como en el tonelaje. Solo Alonso García recomendó abandonar permanentemente el sistema de galeones[488]. Como se pudo observar, la opinión del gremio de comerciantes andaluces no estaba dividida en lo importante y su apuesta no dejaba de ser conservadora por cuanto solicitaban la vigencia de lo conocido.

De estos pareceres hemos podido conocer con más detalle el de Manuel Clemente Rodríguez Requejo[489]. Lo primero que destacaba era su experiencia en el comercio con Indias "con la práctica de más de treinta años de tiempo, en que hallo instruido, así del Reino de Nueva España, como el de Tierra Firme, Gobernación de Popayán, y Provincia de Quito, a donde me dirigí, desde Cartagena en tres distintas ocasiones, cuyo camino se considera de más de quinientas leguas". Después, sin más rodeos, continuaba con su opinión al afirmar que lo más útil al rey "y al común del comercio de las Indias; de que

[488] KUETHE, 1999: 49-50.
[489] *Informe que en virtud de Real Orden de 14 de septiembre de 1750 hizo a S.M. don Manuel Clemente Rodríguez Requejo; De todo cuanto conviene a su Real Servicio, y utilidad común, en la negociación del Comercio de España con el de América, y su Navegación*, Madrid 26-IX-1750, RBPRM, Miscelánea, DIG/II/2819, ff. 341r.-351v.

el tráfico a uno y otro Reino, desde Cádiz, se ejecute por los vasallos de V.M.; en las Flotas de Tierra Firme y Nueva España, y no por Registros Sueltos"[490].

Como vemos no había ninguna nota discordante en el discurso de Requejo sobre lo que podía ser una postura conjunta de los miembros consultados. El interés por el detalle se centra en las propuestas que este hizo por restaurar el sistema de flotas y galeones bajo una serie de puntos. En opinión del comercio peninsular, a través de los ojos de Requejo, el Virreinato de la Nueva España se había convertido en el destino codiciado por los mercaderes que participaban en la Carrera[491].

Podemos pensar que no solo esta imagen de prosperidad del Virreinato desde la perspectiva comercial se basaría en el crecimiento económico del mismo, sino que la porción acaparada por los ingleses que les brindaban las cláusulas de Utrecht y su final desde 1750 haría que una mayor porción de la demanda pudiera ser reintegrada bajo el sistema de flotas a Nueva España. Así, el Virreinato se presentaba como un nuevo "Potosí comercial". La insistencia por restablecer el sistema tradicional de comercio podríamos entenderlo por parte de un sector importante del gremio mercantil peninsular por recuperar el control de gran parte de la oferta comercial que posiblemente se viese más disputada desde la puesta en valor de los registros sueltos. Otro punto en el que se sustentarían estas reclamaciones por restaurar el control de la oferta en su versión tradicional estaría en la reducción del beneficio líquido[492].

La cuestión comercial no se cerró con esta primera Junta de los representantes andaluces; este fue un tema que se mantuvo presente en las deliberaciones de Ensenada y también ocupó a la Junta que presidió Eslava, formalizada desde 1752. Junto a este

[490] Ibídem: f. 342r.

[491] Sobre este decía que: "Las Flotas de Nueva España inviolablemente deben despacharse a Veracruz cada tercer año, compuesto su buque de diez a doce navíos de particulares, de seiscientas toneladas arriba, que sean capaces, cada uno, de montar de cincuenta a sesenta cañones, siempre que V.M. los necesite, con dos bajeles de Guerra de convoy; […] cuyo número de toneladas, que excederá a poco más de seis mil, no le será violento al Comercio, ni a los dueños de navíos marchantes, en inteligencia de que cada año sube millones; y más el consumo de ropas y frutos, de aquel Reino y a correspondencia la plata que dan de sí las minas, cosechas de grana fina, y otros frutos, que produce, con abundancia su fertilidad […]." Ibídem: f. 346-347r.

[492] "[…] hacia 1749, las mercaderías se tuvieron que vender, en ocasiones a crédito, a su arribo a los puertos americanos; en 1750 la diferencia entre precios de América y de España, en México, fue irrelevante, dejando reducido el beneficio al diferencial del cambio monetario y poco más. Desde entonces empiezan a oírse las primeras voces que claman por la necesidad de ajustar la oferta de mercaderías a la demanda, se detecta un menor entusiasmo a la hora de despachar los registros y cada vez se vende a más bajo precio y más largo plazo. En suma, que lo mejor para todos los interesados en el comercio colonial –Real Hacienda, españoles residentes en la Bahía gaditana, extranjeros y criollos- es volver a recuperar el sistema de flotas y acabar con el de registros sueltos. La decisión estaba tomada en 1754 y la primera flota de esta última etapa del monopolio vuelve a salir en 1757; parecía como si nada hubiera cambiado, en términos operativos, en los algo más de dos siglos transcurridos desde el Descubrimiento". BERNAL-MARTÍNEZ, 1993: 367.

tratamiento institucional, Ensenada no se contuvo a la hora de expresar la opinión que le merecía el comercio indiano en más de una ocasión y en diferentes momentos, por lo que incluso se puede observar la evolución de su parecer al respecto y cómo las circunstancias influyeron en la misma. Para Ensenada la cuestión es indisociable de la Marina y en relación a esta afirmaba en el año 1747[493]:

> Los recursos en el día para tener marinería, son pagarla puntualmente, lo que no se ha hecho hasta aquí: agasajar la extranjera con preferencia a la natural, dejar salir de cualesquiera puertos de España todos los navíos y embarcaciones que quieran ir a la América, según leyes y ordenanzas: y fomentar las pescas, conceder exenciones y dar alivios a los que se emplearen en la navegación y comercio con otras providencias subalternas; que no refiero por no dilatarme más.

Por estas líneas podemos entender que la práctica en el tráfico mercantil suponía una escuela de formación para la marinería. Una funcionalidad más de la aportación de las Indias a los recursos humanos que Ensenada quería explotar con el mayor provecho para la Monarquía. Según sus palabras podemos entender que a la altura de 1747 el marqués miraba como más beneficioso una apertura de puertos en la navegación España-América, más que en restringir este tipo de comunicaciones a su ámbito tradicional de exclusividad portuaria y mercantil. La expresión final "según leyes y ordenanzas", lo más seguro es que se refiriera a los registros sueltos pero haciendo extensiva la facultad a todos los puertos españoles. No olvidemos que en ese año, 1747, los registros sueltos para el tráfico con América se hallaban en plena vigencia habiendo desplazado al sistema de flotas y galeones, aunque todavía con Cádiz como puerto de embarque y registro.

En estos años, y se entiende que en los inmediatamente posteriores, la postura del marqués se inclinaba por esta fórmula para el comercio de España con las Indias. Sin embargo, lo que en un principio podría ser una decisión clara de Ensenada, convencido de mantener su criterio y buscar apoyos compartidos, acabó situándose en una posición más pragmática, sin arriesgar a la hora de confrontar intereses establecidos. Recabada la opinión de los representantes convocados en Madrid a finales del año 1750, opinión enmarcada en una línea conservadora, quedaba por ver cual era el dictamen o dictámenes de los miembros de la Junta de 1752. Entre estos el más interesante fue el de

[493] *Papel del Señor marqués de la Ensenada* …, RBPRM, Miscelánea, DIG/II/2879_E, ff. 135 v.-136 r.

José de Iturriaga, cuya opinión parecía más próxima a la que manifestaba Ensenada en el año de 1747.

Iturriaga escribía a finales del año 1753 cual era, bajo su comprensión, la mejor forma de abaratar el comercio. Capítulo importante en lo que respecta a reducir el tráfico ilícito y la mejora del comercio peninsular con América. En las "Reflexiones" de Iturriaga los tres principales daños del comercio español eran: la exclusividad portuaria, los excesivos derechos y los abusos que se sucedían en las visitas y registros. Estos elementos daban lugar a que se produjera un sobre-coste que hacía que los productos y mercaderías españolas no pudieran competir con las extranjeras. La reforma comercial era el mejor complemento en la lucha contra el contrabando a juicio de Iturriaga, quien añadía que dicho sobre-coste no podía superar el 20%, un porcentaje de intereses y derechos que haría asumible a los vasallos americanos el comerciar según las leyes y disposiciones reales en lugar de recurrir al comercio ilícito[494].

Prueba de las diferentes opiniones es que Ensenada pensaba también que era una cuestión en la que no había que precipitarse. Este sentido de cautela que impregnaba su actuación, más presente en deliberaciones que en decisiones claras, ya fuera orientándose hacia un perfil más conservador o liberalizador, se mantuvo en los años que van de 1750 a 1754. Otra de las opiniones que se hallaba en consonancia con las de Iturriaga la expuso el virrey de Nueva Granada José Pizarro. Con motivo de mejorar el comercio de las provincias donde ejercía su cargo transmitió al marqués una petición con fecha de 2 de febrero de 1750 en relación a la internación de las mercancías. Sobre este punto advertía Pizarro que con motivo de la nueva situación del comercio y el cese de los galeones a Tierra Firme era necesario observar otras medidas que las presentes hasta aquel entonces, que prohibían las internaciones de mercancías desde Cartagena de Indias a las provincias del interior del Virreinato, argumentando que el libre movimiento entre unas regiones y otras aumentarían las rentas de las aduanas por cuanto la fiscalidad sobre el comercio se centraba en la entrada y salida de productos y mercaderías de puertos "secos y mojados", una apuesta por la libre circulación[495].

---

[494] MIJARES, 1976: 116-117.

[495] "Estas consideraciones me inclinan eficazmente a creer que si se me permitiese con moderación grande de derechos que cualquier vasallo de SM pudiese cargar en ésos Puertos, de todas Mercaderías, para traer a estos con facultad de internarlos libremente en las Provincias de este Virreynato, y el del Perú, llevándolas de un Puerto, a otro como mejor le pareciere, y sin pagar más derechos que los que hubiese satisfecho en el de su primer arrivo; se podría esperar el logro de los bienes que propongo, y que viésemos en Ministerio de VE florecer el comercio, y la navegación. Y siendo este entre otros el fin a que anhela mi zelo y mis deseos: pongo estas reflexiones en noticia de VE para que si hallare algún mérito en

La propuesta de internación hacia el Perú no sería acogida de buena manera por el Consulado de Lima. No olvidemos la pugna y la constante denuncia que venía ejerciendo por las internaciones realizadas desde Buenos Aires. Incluso en la propia postura del virrey del Perú se puede ver el criterio que interiorizaba cada virrey a la hora de defender los intereses comerciales de los reinos del Virreinato. Superunda había propuesto una reglamentación a los registros sueltos que comerciaban con el Perú en cuanto a la manera de navegar, su periodicidad y los límites de las internaciones, tanto para los navíos que se dirigieran al mar del Sur como para los que fueran al Río de la Plata[496]. Buscaba las mejores condiciones para el comercio sobre el territorio en el que ejercía la jurisdicción de su cargo.

Pero a pesar de conveniencias locales, la propuesta de Pizarro, tenía cierto interés por cuanto se aproximaba y quería hacer extensiva la fórmula de registros no tanto hacia América, donde ya se conocía su arribada a diferentes puertos, sino que su salida pudiera hacerse desde cualquier puerto de la Península, criterio que compartía con Ensenada, por lo menos con lo que este había dicho en 1747, además de poder conducirse de un puerto a otro. No obstante, en esta misma ocasión que tuvo Ensenada para responder a Pizarro, como la precaución ganaba presencia a la hora de determinar un criterio comercial u otro en su política para Indias, se expresaba en términos más ambiguos. La respuesta le llegó a Pizarro en mayo de 1751 y en esta le transmite Ensenada: "Concederles la libre navegación, como lo piden, no es posible sin abandonar las Indias; restringirla, como pretendemos, tampoco es practicable, aunque fuera justo, con que entre los dos extremos se ha de procurar alguna senda que nos lleve al camino deseado; y mientras se encuentran con maduro examen otras más seguras acaso"[497].

Desde 1747 a 1751 la opinión de Ensenada había variado de forma apreciable. La utilidad que buscaba con vistas a la formación de la marinería en una apertura comercial se apartaba ahora de esa vía para ajustar los diferentes criterios que recababa sobre el comercio con las Indias. El expresado por los Consulados de comercio, tanto de Cádiz como de Lima y México, defendía la postura tradicional o aquella que garantizase el control que dichos Consulados habían ejercido sobre el comercio. En el caso de Lima, la batalla por los registros sueltos se inclinaba hacia su permanencia, por lo que solo cabía buscar la mejor posición del gremio mercantil en ese sistema comercial, cosa que hizo.

---

ellas las pase a las de SM y determine lo que Juzgare más conveniente a su Real servicio". MAQUEDA, 2007: 439-440.

[496] Véase el capítulo I.

[497] MAQUEDA, 2007: 440-441; DELGADO BARRADO, 2007: 188.

En el caso de México la pugna se dirimía en las internaciones que habían practicado los peninsulares durante los años de la guerra y por el retorno al sistema de flotas que también propugnaban los comerciantes de Cádiz como hemos visto. Al final se acabó considerando esa postura intermedia que expresaba la respuesta de Ensenada: mantenimiento de los registros sueltos hacia Perú, pero con el restablecimiento de las flotas, aunque en este caso hay que decir que era difícil saber en qué medida esta decisión había sido tomada por Ensenada, ya que el decreto de reanudación del sistema de flotas para Nueva España era de octubre de 1754[498], unos meses después de su caída, ya con Julián de Arriaga como secretario de Marina e Indias y más en la línea de la postura comercial conservadora.

Por ello cabe pensar que Ensenada también pudiera inclinarse por los registros pero de forma similar al tratamiento que se hizo de los mismos para el Perú, garantizando al Consulado de México en el caso novohispano una postura preeminente en ese sistema comercial e incluyendo la supresión de internaciones peninsulares, medida que la Corona venía aplicando desde el final de la guerra contra Inglaterra. También nos lleva a pensar en esto que si Ensenada hubiera sido un defensor del sistema de flotas para Nueva España hubiera actuado en consonancia con lo que le manifestaron los representantes del comercio andaluz que convocó en Junta en septiembre de 1750, sin necesidad de dilatar la cuestión ni recabar otras opiniones de expertos.

En estos años de deliberaciones, antes de dar por sentada la continuidad del sistema de registros para el Perú, también se sometió a debate la reanudación de los galeones. Los problemas en este caso eran de mayor consideración que los que planteaban las flotas a Nueva España para las que se llegó a proponer entre la junta de 1750 la fecha de 1753 para su reanudación. Estos se centraban en que el Virreinato estaba bien abastecido de mercaderías, además había navíos preparándose para ir al Perú y Buenos Aires, siete al primero y cinco al segundo, por lo que aquellos Reinos de Indias estarían bien surtidos en los próximos años. El otro inconveniente se encontraba en el puerto de arribada de los galeones cuando se dirigieran a las Indias. No se trataba de una alternativa infundada pues la destrucción de Portobelo invitaba a pensar en ello en la medida en que se apostara por ese sistema para el comercio de la América del Sur.

[498] Véase el capítulo I.

Se propuso Buenos Aires como puerto de destino y que la feria se celebrara en Mendoza. El acceso a la ciudad era fácil y al mismo tiempo estaba resguardada de cualquier amenaza marítima. No obstante, se esgrimieron tres razones para rechazar la propuesta: la primera consideraba inadecuada la infraestructura portuaria de Buenos Aires para albergar a una flota de navíos mercantes a la vez; la segunda, relacionada con la anterior, que Buenos Aires era un lugar inadecuado para realizar las reparaciones y el mantenimiento de los navíos debido a la escasez de maderas y otros aprovisionamientos; y la tercera que la distancia de Mendoza a Buenos Aires era lo suficientemente larga como para no ser práctica. Más allá de estas razones, que puedan juzgarse por superficiales o no, lo que presionaría hacia su rechazo sería la oposición frontal que el Consulado de Lima haría ante tal propuesta[499].

Como había manifestado Ensenada en su respuesta a Pizarro en 1751 la fórmula había que hallarla entre los dos extremos, por tanto el límite de aplicación se ajustaba entre la exclusividad portuaria y un sistema de tráfico convoyado, y la apertura portuaria de origen y destino entre la Península y América y el libre tráfico de todo navío que partiera de estos. Entre una y otra no había un amplio abanico de opciones, pero tampoco puede decirse que predefinieran una única vía. Hubo margen para los detalles, pero la reforma se hallaba en los cambios profundos y a comienzos de la década de 1750 estos pasaban por hacer extensivo con carácter general el sistema de registros o reducirlos a lo que estaba estipulado por el Reglamento de 1720 y restaurar el sistema de flotas y galeones. Pero, hay un aspecto más que considerar sobre la actuación del secretario de Marina e Indias en este tema.

Por lo que se refiere al comercio con Indias y el hecho de hacerlo mediante registros sueltos hay que tener en cuenta que para Ensenada, por Real Cédula de 1747, el comercio era privativo de la vía reservada, además que para el permiso de registros estos se concedían por licencia real, es decir que en estos momentos el control que ejercía la Secretaría de Marina e Indias y la Corona sobre cualquier otra institución peninsular o americana en el comercio de la Península con las Indias era de un alto grado, no comparable al período anterior a la guerra de 1739[500]. Por ello, podemos entender que el marqués tampoco se mostrara extremadamente resolutivo en lo que a decantarse por un sistema se refiere cuando la situación creada por la guerra le permitía ejercer una mayor intervención sobre dicho tema que si acabara por establecer unas

[499] WALKER, 1979: 265-266.
[500] ANTÚNEZ Y ACEVEDO, [1797], 1981: 56-58.

reglas diferentes o restaurar el Proyecto de 1720. Esto nos ayuda a entender mejor esa dilación que más que asociarse a una actitud dubitativa, se aproximaba mejor a la conservación de una situación cuyo poder difícilmente podría haberse obtenido de otra forma.

3.5.3. Las compañías de comercio.

Las compañías de comercio jugaron un papel destacado en lo que a la actividad mercantil con Indias se refiere. Especialmente en la primera mitad del siglo XVIII, en el que los modelos de mayor éxito fueron la Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de La Habana de 1728 y 1740 respectivamente. Sin embargo, los hechos que involucraron a la primera en la rebelión caraqueña ejercieron una importante influencia a la hora de apostar por su proliferación, su reforma o la paralización de su fomento bajo la fórmula concreta que se había venido aplicando hasta entonces. No fue un tema que se dejara a la ligera, pues por un lado pesaban el éxito relativo con el que podía operar el comercio mediante compañías en territorios o regiones que por su situación o accesibilidad estaban más apartadas del tráfico regular o más expuestas al comercio ilícito. Poro otro lado, las compañías acababan imponiendo una distancia entre el poder real y la actividad que estas realizaban como puso de manifiesto la rebelión de Caracas con la Guipuzcoana y que tuvo como una de sus consecuencias más destacadas un mayor control de la Corona sobre la actividad de la Compañía pero sin decidirse a su disolución por considerar útiles algunas de sus contrapartidas. El ahorro de determinados costes y los ingresos fiscales probablemente fueron los de mayor peso: los ingresos por almojarifazgo se duplicaron y los de alcabalas se triplicaron después de la creación de la Compañía respecto al período anterior[501].

Pero al igual que sucediera con el sistema comercial, Ensenada procuró informarse sobre el asunto y pedir opinión. El duque de Sotomayor dirigió al marqués un largo escrito por petición de este, fechado el 31 de octubre de 1749, en el que exponía la historia de las diferentes compañías de comercio que se habían dado en la Edad Moderna, las condiciones que las motivaron, los diferentes tipos que hubo y los potenciales beneficios y perjuicios que traían aparejados. En este texto, de tono reflexivo y bien estructurado, no se hacían propuestas alternativas, el autor no

[501] DELGADO RIBAS, 2007: 153.

"proyectaba", ofrecía argumentos a favor y en contra a los que añadía su conclusión en la que se oponía al establecimiento de cualquier tipo de estanco o privilegio en el comercio, por tanto, partidario de la libertad comercial. Sin embargo, no entraba en el tema del sistema comercial y de navegación con las Indias[502].

Vista la fecha del texto, plenamente coincidente con el año de los sucesos de Caracas, es apreciable que no por casualidad buscó Ensenada la opinión de Sotomayor en relación a las compañías de comercio, y probablemente sabedor de que compartían un mismo criterio. La cuestión no resultaba fácil de dirimir, sobre todo cuando el secretario de Estado, José de Carvajal, era un firme defensor de las compañías como mejor sistema a la hora de organizar el comercio con las Indias. Su proyecto, contenido en su *Testamento Político* del año 1745, ponía en relación las diferentes regiones peninsulares con sus correspondientes americanas para establecer entre estas y aquellas el tráfico comercial. La idea de Carvajal se centraba en la apertura portuaria de uno y otro lado del Atlántico, aunque no se aproximaba a la libre navegación de un puerto cualquiera de origen a otro cualquiera de destino, por ello, también distanciado de lo que había considerado Ensenada en 1747 sobre el sistema de registros y libre navegación, no obstante partidario por un sistema diferente al restablecimiento del proyecto de 1720.

La propuesta de Carvajal se centraba en la creación de una serie de compañías, un total de doce, en diferentes partes de la Península, conectadas con una región o provincia de las Indias entre las que se establecería el comercio entre unas y otras. Fue crítico con el exclusivismo portuario, pero en su sistema mantuvo para Cádiz una posición preeminente. Carvajal comprendía que a pesar de incluir nuevos puertos en el tráfico comercial, la política restrictiva debía mantenerse porque los intereses extranjeros vinculados a Cádiz podrían ejercer una fuerte oposición al establecimiento de ese sistema comercial, así el comercio que se hacía desde este puerto con los Virreinatos de Perú y Nueva España se mantendría inalterable. Las compañías se formarían por acciones y se financiarían a través de las ciudades, villas y cabezas de partido de las distintas regiones españolas. Disfrutarían de diversos privilegios fiscales, políticos, económicos y sociales. Incluyendo igualmente la participación real ya sea por la compra de acciones, la provisión de armamento o la concesión de derechos. Una compañía no podría embarcar y comerciar con productos de otra, excepto por falta de

[502] *Discurso y observaciones de las compañías de comercio por el duque de Sotomayor*, RBPRM, DIG/II/1455_A; DELGADO BARRADO, 2007: 172-173.

géneros y los productos extranjeros tendrían un gravamen superior al de los nacionales[503].

La polémica no era nueva a mediados de siglo. En la década de 1730 las posturas divergentes tenían sus protagonistas en Zabala y Auñón y Gerónimo de Uztáriz[504]. Otros nombres como los de Bernardo de Ulloa, en la línea marcada por Uztáriz de crítica a las compañías, y José del Campillo, partidario del libre comercio pero sin el rechazo frontal a las compañías, se incorporaron al debate en la década de 1740. También otros autores como Argumosa y Gándara o Marcelo Dantini, cuya propuesta estaba próxima al proyecto de Carvajal aunque posterior a la del ministro, también se sumaron al referente comercial de las compañías de comercio. La oposición entre estas opiniones no fue un obstáculo para que González de Arancedo se atreviera a buscar una opción intermedia en 1747. Sin embargo, pese a la fecha, esta obra no fue una respuesta crítica al proyecto de Carvajal, sino que se insertaba en la discusión de los años anteriores a la guerra y se mostraba partidario por la creación de una Compañía Real para el comercio de Nueva España como mejor solución para acabar con el comercio ilícito[505]. Acontecimientos como el que ocurrió con la Compañía Guipuzcoana no hicieron otra cosa que seguir alimentando una vieja polémica entre partidarios y detractores.

La situación en 1750 dio lugar a la formación de una Junta Extraordinaria como la denomina José Miguel Delgado Barrado en la que el discurso que el duque de Sotomayor remitió a Ensenada el año anterior serviría de base argumental para los debates de la misma. Hay una distinción en torno a las compañías, por un lado se crearon aquellas cuya función es la relación comercial con un territorio americano concreto, por otro lado, en la década de 1740 se habían fomentado en la Península otra serie de compañías de comercio y fábrica que contaron con el apoyo de Carvajal desde la Junta de Comercio y Moneda, pero, a la vez, con la crítica que también les hacía el duque de Sotomayor en lo que respecta a los privilegios concedidos, y especialmente el impacto de estos sobre los productores, origen de la cadena comercial, y que más perjudicados se verían por estas compañías al quedar condicionados por sus ordenanzas y no poder gozar de libertad para vender sus productos. En este sentido, si el criterio de

[503] DELGADO BARRADO, 2001: 176-180.
[504] Sobre el autor y su obra véase FERNÁNDEZ DURÁN, 1999.
[505] DELGADO BARRADO, 2007: 165-168; DELGADO BARRADO, 2001: 173-176.

Sotomayor fue el adoptado por Ensenada[506] cabe preguntarse que, por lo que decía el duque, el marqués se acabara inclinando por una postura más cercana a la libertad comercial, no es extraño pensar que todavía en 1750 pensara igual que en 1747, cuando se había posicionado por la libre navegación a Indias. Recordemos que hasta el año 1751 no manifestó la opción de una vía intermedia en su respuesta al virrey Pizarro.

La oposición ministerial en esta materia venía además decantada por la vía institucional: Ensenada como secretario de Hacienda tenía un criterio opuesto al defendido por Carvajal, presidente de la Junta de Comercio y Moneda. Asimismo, alcanzaba también al debate sobre el comercio con Indias debido a que las compañías de comercio y fábrica fueron pensadas para hacer su actividad extensiva a los reinos de Indias, por ello el debate es doblemente comprensible en el sentido de que Ensenada quisiera reducir cualquier impacto de los privilegios de las compañías si, como hemos advertido, en estos momentos, el año 1751, se encontraba abordando el tema del comercio indiano con otro grupo de interés, el de los comerciantes del Consulado de Cádiz. Cuestión en la que sin duda influyeron los dictámenes de estos que abogaban por el restablecimiento de flotas y galeones así como los debates que estaban produciéndose en ese momento sobre las compañías.

Del lado de Carvajal, estuvieron el fiscal de la Junta de Comercio, Isidoro Gil de Jaz, y un escrito anónimo titulado *Cartas*. Unas aportaciones en defensa de las compañías que se produjeron entre 1752 y 1753. Estas más bien se entienden como una respuesta al Real Decreto de 1752 que puso fin a los privilegios de exclusividad de las compañías[507], y que por tanto daba a Ensenada la batalla por ganada. Realmente lo que venía a suspender el Decreto era la solicitud particular que se hacía de los privilegios y franquicias y su posterior concesión previo estudio de la Junta de Comercio y Moneda, sustituida por una normativa de carácter más general por la que toda actividad circunscrita a la actuación y calidad señalados era favorable para la exención.

Se pasó del control de las concesiones a la extensión de una política. Aun así se mantendría una distinción y es la orientación mercantil hacia el mercado indiano, también hacia Portugal en el caso de la de Extremadura, de las compañías de comercio y fábrica respecto a la extensión de ciertas condiciones que se hacían a partir del Decreto de 1752[508]. Carvajal, viendo peligrar la política económica que venía fomentando desde

[506] DELGADO BARRADO, 2007: 174-176.
[507] Ibídem: 188-189.
[508] GONZÁLEZ ENCISO, 2002: 266-268.

hacía varios años también respondió a ese Real Decreto. Observó que en el documento se aludía a cinco daños capitales que la opinión contraria a las compañías les atribuía y que él se preocupaba por contestar: privilegios exclusivos, segundos tanteos, libertad de alcabalas y cientos en primeras ventas por mayor y por menor, exención de cargas reales y concejiles y que los tejidos de las compañías no estén sujetos a la medida, peso y marca estipulados por las ordenanzas y leyes reales. Hay que destacar que el Real Decreto se refiere a las Compañías de Extremadura, Toledo y Granada, sin mencionar en este caso a la Compañía de San Fernando de Sevilla.

Fundadas estas, dice Carvajal que su intención fue unir la actividad de las tres Compañías de Toledo, Extremadura y Granada para lo que propuso el ministro al rey la concesión del privilegio exclusivo de venta a Portugal por un período de diez años. Durante ese tiempo Toledo tenía que contar con quinientos telares. La de Extremadura sería la conductora de las haciendas y llevaría de las fábricas de Toledo un valor en mercaderías de 2.000.000 de reales anuales y de las de Granada 1.000.000. El resto de mercaderías provendrían de las demás fábricas del reino sin incluir ninguna extranjera.

El problema que advertía Carvajal era el de la competencia entre las fábricas de los diferentes reinos. En un primer momento, Toledo y Granada no podían cubrir el cupo que les fue asignado por lo que otras fábricas peninsulares, instadas por Extremadura, aprovecharon para abastecer a las compañías, destacando las fábricas de Valencia, Priego y Cataluña, hasta la pragmática de Portugal de 1749. Quedarían fuera de esta actividad las fábricas de Sevilla, pero estas tenían un interés exclusivo en Indias y en el caso de Aragón, como les sucedió a las otras tres en el momento de su creación, su producción no bastaba para cubrir la demanda del Reino de Sevilla. No fue hasta 1752, advertía Carvajal, que las fábricas de Sevilla llevaron algunas mercaderías a Madrid.

Según Carvajal no se comprendía la queja de este privilegio exclusivo a no ser que procediera de un comerciante extranjero, o un malintencionado vasallo y que solo el reino de Portugal estaba en disposición de mostrarse contrario a este criterio, cosa que no hizo. Las compañías, al incluir productos de otras fábricas, habían beneficiado más que perjudicado. Pero si, las que correspondían a Toledo, Granada y Extremadura, poco a poco, iban cubriendo una mayor cota, al cabo de un tiempo las mercaderías de las otras fábricas habrían tenido menos cabida en el comercio a través de las Compañías.

En parte el impulso del decreto estaba motivado por las quejas de las sederías valencianas[509].

El derecho de tanteo se remontaba a las leyes de tiempos de los Reyes Católicos y del César Carlos, y aclaraba Carvajal que este no se reducía a los fabricantes de las compañías, sino que todo aquel fabricante contaba con el mismo derecho según la legislación, por lo que no habría diferencias entre unos y otros. La concesión de libertad de cientos y alcabalas en primeras ventas por mayor y por menor era una medida de antigua aplicación, por lo que, como franquicia, la vienen disfrutando diferentes fábricas aun antes del establecimiento de las Compañías mencionadas. Añadía Carvajal que ninguna ley prohibía la venta por mayor o por menor y que la gracia de alcabalas y cientos aparecía entre otras leyes en el libro 7, título 13 de la *Recopilación de las leyes de Indias* de 1680. Sobre la exención de cargas reales y concejiles a empleados de las compañías, señalaba el ministro que tampoco había novedad al respecto pues ya se había concedido a otros particulares y puso el ejemplo de la Real Cédula de 26 de enero de 1720 en la que Felipe V concedía esta gracia a Juan de Goyeneche. Por último, sobre los tejidos exentos de los criterios y calidades que marcaban las leyes y ordenanzas reales decía Carvajal que la condición de esta prerrogativa fue que dichos tejidos se distinguieran con un sello para no incurrir en engaños de ningún tipo.

Esta fue una cuestión bastante debatida en la Junta de Comercio y se preguntaba Carvajal, de manera retórica, si no sería mejor derogar una marca y ley sobre los tejidos que no los hace competitivos con la producción extranjera más barata y menos condicionada por calidades pautadas. La contradicción se hallaba en que no se daba libertad a la hora de fabricar los productos y manufacturas nacionales y al mismo tiempo no se condicionaba la entrada de los géneros extranjeros. Por otro lado, apuntaba el desfase en el que ha entrado esa legislación que, por antigua, de tiempos de los Reyes Católicos, no respondía a criterios actualizados de gusto o demanda de aquel momento. Hacía un último alegato en el que volvía a referir la libertad de venta al por mayor y por menor, que la libertad de cientos y alcabalas quedara en nada si se aplicaba la Única Contribución, como sucedía en Aragón, Valencia y Cataluña donde esta gracia no tenía efecto y negaba la mayor en el sentido de que las compañías hayan supuesto la

[509] *Reflexiones de don José de Carvajal y Lancaster sobre el Real Decreto de 24 de Junio de 1752*, RBPRM, Miscelánea, DIG/II/2832_B, ff. 338 r.-341 v.

decadencia de la producción manufacturera en España cuando para Carvajal habían sido todo lo contrario "que no hay decadencia sino aumento en todas partes."[510].

Carvajal, por tanto, se mostraba optimista sobre los efectos que él entendía que se estaban produciendo en relación a las condiciones y privilegios que se habían dado a la producción manufacturera española en las compañías de fábrica y comercio. Y que una decisión como el decreto de 1752 podía poner en duda la recuperación de dicha producción y su canalización hacia los mercados de las Indias. Carvajal de esta forma hacía ver que no había otra forma de competir o desplazar en parte los productos y tejidos extranjeros que protegiendo los que se hicieran en España y destacaba, en el caso de las compañías de comercio para América, "que el principal mineral ha de ser el comercio" y la concentración de capital que representaban para el arranque de la actividad comercial: "Todavía hay otro fondo crecido y más pronto que es hacer compañías, donde entrar los 200 pesos de la vieja, los 1.000 del mayorazgo, los del señor, del ministro y de todo el mundo, y de muchos pocos se hace un buen mucho."[511]

Esta protección también se entiende por las condiciones que había tenido que aceptar en el Tratado de 1750 firmado con Gran Bretaña como contrapartida al cese del asiento de negros y el navío de permiso, sobre todo cuando uno de los argumentos esgrimidos para proteger las manufacturas propias era poner gravámenes más altos a las importadas, medida que por los términos del acuerdo con los ingleses era difícil de aplicar para sus productos y que, como hemos podido ver, Ensenada procuraba ralentizar su aplicación con el ejercicio burocrático y las consultas con los directores de rentas y aduanas de Cádiz. La cuestión de las compañías no se cierra aquí, continuó abierta e incluso tuvo cierta continuidad con la atención que el proyectismo dedicó a Filipinas, como tendremos ocasión de comprobar más adelante.

* * * * *

Definir una política indiana en el período de tiempo que podía corresponder a un ministro seguro de su posición como fue Ensenada entre finales de la década de 1740 y el año 1754 fue un ejercicio de gobierno sumamente complejo. Muchos fueron los condicionantes que captaban la atención de expertos así como el ejercicio de la práctica administrativa. A ello se sumaban situaciones previstas con hechos contingentes por lo

[510] Ibídem: ff. 341 v.-347 v.
[511] CARVAJAL, [1745], 1999: 110 y 114.

que, en última instancia, el cumplimiento efectivo de las órdenes en su lugar correspondiente era, a veces, más una intención que una realidad. No obstante esos obstáculos, hemos podido comprobar dos grandes escenarios en los que se desenvolvía la actuación del secretario de Marina e Indias: uno de ellos era el marco institucional que rodeaba su figura y, el otro, todos aquellos aspectos que formaban parte de lo que podía denominarse una política americanista o aquellos elementos que podían componer la estructura de esta como eran el comercio, la navegación, la defensa y la hacienda como bien precisó Ensenada en 1747.

A partir de estos se dieron unas líneas de actuación por parte del marqués cuyos resultados no pudieron comprobarse completamente ya que este fue apartado del poder antes de poder ver estimado el tiempo que había dado a su proyecto reformista en la *Representación* que hizo al rey en 1751. Solo con esa previsión cumplida podría haberse dado de forma más estrecha la relación entre propuesta y materialización. Sin embargo, su desaparición de la escena política no significó una ruptura total con una serie de tendencias en cuanto a la forma de entender y pensar las Indias que tenían un calado más secular. Solo el protagonismo de determinados actores en la escena del gobierno indiano, como fue el caso de Ensenada, haría que la impronta de su dirección siguiera unos criterios más concretos pero dentro una corriente mayor que se definió como reformismo borbónico.

Capítulo 4. Filipinas en el proyectismo de la primera mitad del siglo XVIII: El protagonismo peninsular de la formulación teórica (1715-1745).

> Por lo que mira a la Industrial riqueza de estas Islas, que consiste en el Tráfico, y Comercio continuo de ellas, sabido es la exorbitante, que con él se logra, assí por la vía de las Javas, y China, como por la Vía de la Nueva España. Con lo qual se ha acreditado Manila por uno de los más célebres Emporios de nuestra Monarchía Española; sin ceder en esto a los antiguos Comercios de Babilonia, Constantinopla, y Venecia: porque este es el centro, en quien concurren de Oriente, y Occidente las mejores Mercancías; sobre las que rinden estas Islas de su propia Tierra.[512]

El comienzo del siglo XVIII, coincidente con el asentamiento en el trono español de la dinastía francesa de los Borbones representada por Felipe V, no significó una ruptura en lo que respecta al pensamiento que se venía desarrollando décadas atrás para la transformación económica de la Monarquía, con vistas a potenciar las capacidades de su administración y el aumento de sus recursos con los que seguir sosteniendo su dimensión mundial, tanto diplomática como militarmente.

Esta defensa de los intereses hispánicos se vio plasmada en toda una serie de escritos y obras que, teniendo como precedente el arbitrismo característico del siglo XVII[513], vinieron a conformar lo que se ha dado en llamar proyectismo, definido y asociado al marco cronológico del dieciocho. De este tipo de género[514] ya dimos algunos ejemplos en los capítulos anteriores y así, toca al presente, hacerlo para aquellos autores que reflexionaron y concibieron una forma diferente del encaje de Filipinas en el conjunto de la Monarquía Hispánica. Adoptaron normalmente para ello un enfoque integral de dicha parte en el todo, por lo que nunca dejaron de relacionar los espacios asiáticos con el resto de los territorios, entendiendo y asumiendo que los cambios que pudieran introducirse en el archipiélago extremo-oriental tendrían sus repercusiones en América y en Europa. Mostraron además una intencionalidad clara:

---

[512] *Chronicas de la apostólica provincia de San Gregorio de religiosos descalzos de N.S.P. S. Francisco en las Islas Philipinas, China, Japón, etc. Parte primera en que se incluye la descripción de estas Islas,…escrita por el P. FR.. Juan Francisco de S. Antonio, Matritense, Lector de Theología Escholástica, y Moral,Ex-Diffinidor, y Chronista General de dicha Provincia. Impressa en la Imprenta del uso de la propia Provincia, sita en el Convento de Nra. Señora de Loreto del Pueblo de Sampaloc, Extra-muros de la Ciudad de Manila: Por Fr .Juan del Sotillo. Año de 1738.* BDH, R/32843, p. 26.

[513] Sobre el arbitrismo y el contexto histórico en el que se desarrolla véase MARAVALL, 1975. Para el análisis de los vínculos ultramarinos del arbitrismo consúltese AMADORI, 2009 y 2014.

[514] MUÑOZ, 1955: 169-196.

adoptar una nueva orientación económica para Manila debía perseguir el mayor beneficio para la Corona, por consiguiente, que el rendimiento de las islas debía ser diferente al que habían tenido hasta entonces.

Cabría hacer dos puntualizaciones que definieron el pensamiento sobre Filipinas en el ámbito peninsular durante las cuatro primeras décadas del siglo. En primer lugar, la fuga de plata americana hacia Oriente[515], la cual fue vista y abordada como una problemática perjudicial, de forma más clara para los comerciantes andaluces representados por los Consulados de comerciantes de Sevilla, y Cádiz después, y también para los fabricantes de sedas peninsulares. Ambos intereses siempre fueron combativos con la Carrera del Pacífico. De esta forma, si el comercio atlántico se resentía afectaba con más peso a los intereses reales, mucho más incidentes en la Carrera de Indias que en la del Galeón de Manila. Y en segundo lugar, lo que van a perseguir las propuestas de este período es el establecimiento de la conexión comercial entre Asia y la Península sin la intermediación americana. La iniciativa comercial partiría desde las costas españolas hacia las de las islas, ya fuera por la ruta del cabo de Hornos o por la del cabo de Buena Esperanza[516]. Estas dos alternativas contaron con defensores durante estos años. Junto a estas rutas opcionales predominó la definición de compañía de comercio como forma de organizar y desarrollar dicha actividad en el Pacífico asiático[517], si bien no fue la única.

Estas dos cuestiones se hallaban relacionadas. El objetivo último era que una parte importante del volumen de metal precioso que se movía por el Pacífico para esparcirse después por diferentes puntos de Oriente, previa intermediación manilense, pudiera retenerse en manos españolas y no simplemente como réditos del comercio entre los vecinos de Manila y Cavite, sino por el establecimiento del tráfico entre la Península y Filipinas al margen del sistema del Galeón de Manila-Acapulco. Sistema del que algunos autores apostaron por su desaparición. Los planteamientos contuvieron matices diferentes, pero esta fue una de sus bases esenciales y comunes; y más allá de la conexión directa y la plata, los detalles se centraron en torno a la explotación de los productos del archipiélago, la comercialización de los mismos y la capacidad de hacer complementaria una economía de factoría mercantil, que representaba Manila, con la

[515] VALDÉS, 1987.
[516] ALFONSO MOLA-MARTÍNEZ SHAW, 2013: 307-340.
[517] DÍAZ-TRECHUELO, 1965. En este trabajo de la profesora Díaz-Trechuelo pueden encontrarse muchos de los casos antecedentes para organizar el comercio con Filipinas en el siglo XVIII antes de la instauración de la Real Compañía de Filipinas de 1785.

puesta en valor de otros recursos de las islas o, en opinión de otros autores, sustituir un modelo por otro[518].

[518] Sobre esta dualidad de paradigma económico hispano-filipino véase ALONSO, 2009: 46-69.

Parte I. Proyectismo hispánico e influencia exterior.

4.1. El comercio con Asia desde la Península: primeras propuestas 1715-1730.

Durante estos años, fueron varias las propuestas que se hicieron para cambiar el sistema de comunicación náutica y comercial entre la Península y las islas Filipinas. Estas destacaron tanto por su variedad como por su coincidencia básica en la premisa de ese cambio de paradigma económico. Entre las fórmulas que se manejaron estuvieron la de los navíos de registro, la compañía de comercio, así como la apertura portuaria peninsular. En cuanto a los resultados prácticos que tuvieron estas propuestas hay que decir que estos no se produjeron ya que la mayoría no pasaron del papel y las que obtuvieron una organización más detallada como la redacción de sus ordenanzas no llegaron a realizar viaje comercial.

A pesar de no contar con la experiencia de su puesta en práctica esta acumulación de escritos ofrecía un panorama de continuidad en la elaboración de ideas económicas que propiciaran la transformación del archipiélago y dieran sentido a los conceptos de utilidad y aprovechamiento de recursos de aquellas latitudes asiáticas para la Corona. Esa secuencia nos revela al mismo tiempo la importancia que tuvo una cuestión como esa entre los protagonistas del ámbito decisorio del gobierno y el comercio de la Monarquía. Un contexto que nos serviría para ubicar decisiones y actuaciones más concretas como fueron las del marqués de la Ensenada en relación a su política americanista.

4.1.1. La licencia de Santiago Ransan: la plata y el monopolio portuario como principales condicionantes.

El año de 1715 recibió el Consejo de Indias una petición en nombre de Santiago Ransan[519] como representante de una compañía formada por los vecinos de Bilbao. Esta petición se centraba en el permiso para armar dos navíos de entre cuatrocientas y quinientas toneladas[520], contando cada uno con cincuenta piezas de artillería. Los navíos viajarían hasta Asia para comerciar en Filipinas y en las Indias Orientales, cargando

[519] Real decreto y consulta sobre el comercio de Filipinas 7-X-1715 y 1716, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,94,N.72. En este epígrafe seguimos todo el contenido del expediente.
[520] Este fue el tonelaje estipulado en el Reglamento del año 1702 para Filipinas, dos navíos de quinientas toneladas cada uno. Véase el capítulo VII.

mercaderías necesarias para la Península. De esta manera, aseguraban, se evitaría la intervención en este comercio de ingleses y holandeses, y propiciaría la participación directa de los españoles en dicho comercio, reduciéndose el coste de los productos y aumentando su número para beneficio de los vasallos y del "Real Patrimonio" por los derechos debidos tanto a la salida como a la entrada de los navíos.

Lo que no aparece en el escueto resumen de la consulta es si esta petición hacía referencia al número de viajes o a la duración de estas licencias. Podemos pensar por ello que se trataría de un primer viaje experimental cuyos resultados serían decisorios para proseguir una empresa de este tipo o renunciar a ella. En cualquier caso, el Consejo no estuvo seguro de emitir una conclusión satisfactoria, por lo que antes de adoptar una decisión recurrió a la Casa de la Contratación y al Consulado de Sevilla. La Casa respondió en 12 de noviembre de 1715 que quedaba en observancia de la orden recibida por el Consejo de Indias, a la que no podía dar una contestación breve pues además de recibir la representación del Consulado consideró necesario revisar otros informes que estuvieran relacionados con este tema desde el año 1619.

Exponía en su informe la Casa que se conformaba, en primer lugar, con el parecer dado por el Consulado. Pero que, aun aprobando las razones expuestas por la institución mercantil, la Casa de la Contratación no podía dejar de hacer presente al rey los antecedentes que sobre este tipo de peticiones o propuestas comerciales habían tenido lugar décadas atrás. Concluía en su postura que la petición que hizo Santiago Ransan fue desafortunada por los graves perjuicios que provocaría.

El primero de ellos al que hace mención es la introducción de sedas asiáticas en España por tener los chinos una mayor capacidad de producción así como de la imitación, aunque no necesariamente en su calidad o tamaño, pero lo suficiente para "oscurecer nuestras fábricas españolas" de Toledo, Granada o Sevilla. Esta denuncia no era ninguna novedad, sino que se trataba de un tema antiguo. Acreditaba este caso con el ejemplo puesto sobre la llegada a la bahía de Cádiz en septiembre del año anterior de 1714 de un navío francés. Este buque, procedente de la Mar del Sur, trajo a las costas peninsulares una enorme carga de géneros de China, la cual no tuvo problema en vender a los precios que quiso; y de la seda en rama que cargaba también la negoció con los fabricantes españoles. De los supuestos beneficios que el navío había tenido hizo notar la Casa que en materia fiscal los derechos reales no alcanzaban "un cuarto de uno por ciento de su carga"; en cuanto a las ventajas comerciales para los vasallos estas solo se manifestaron en el desplazamiento de "los tejidos de la tierra"; de la seda en rama decía

que esta materia prima era de menor calidad que la obtenida en España, con el consiguiente traslado de esa calidad inferior a los productos, compitiendo al mismo tiempo con los criadores locales quienes se verían perjudicados si las sedas españolas no tuvieran el éxito necesario, dándose por tanto una triple reducción de obrajes, cultivadores y derechos reales. En el fondo, estas exageraciones ocultaban una pugna entre la Carrera de Indias y la del Pacífico por el control del abastecimiento de mercaderías y géneros asiáticos a las Indias, un control mercantil en el que la ventaja de una iba en detrimento de la otra.

Esto pudo evidenciarse unos años después, siempre bajo el paraguas de los mismos argumentos utilizados contra el Comercio de Manila por el Consulado de Cádiz de la destrucción de las fábricas de seda españolas, la minoración de los derechos reales y el aumento del fraude. Pero se hizo más manifiesto cuando, de manera tácita, se propuso el reparto sobre los productos a introducir en América. El cónsul y diputado del comercio español José López Pintado, apoyado por el informe del almirante Manuel López Pintado[521], pariente suyo, pedía en su memorial que se revocara la concesión hecha al Comercio de Manila del Reglamento de 8 de abril de 1734 y especialmente que no se permitiera el tráfico de seda china. Este sería el último que se aprobaría para el Galeón hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Sostenía que los comerciantes filipinos podían gozar de un buen comercio sin tener que recurrir a los productos de China y hacía una propuesta al Comercio de Manila: la cesión del tráfico de especias para abastecer a Indias. El trasfondo de esta medida era que el monopolio de dos de los principales productos asiáticos quedara repartido entre ambos gremios mercantiles. El hecho de ofrecer el de las especias a los manilenses dejaba entender, de forma implícita, que el Consulado de Cádiz se haría cargo de la introducción de las sedas. Según los cálculos, el tráfico de especias permitiría a Manila una carga valorada en más de 250.000 pesos a la salida, con un posible beneficio del 150% en una buena feria. Estas perspectivas que ofrecían los comerciantes españoles eran interesadas y poco realistas, y así lo hizo ver el fiscal del Consejo de Indias en enero de 1735 cuando se ocupó de estos informes. Se apoyó el fiscal en la fluctuación de los precios, la ganancia poco próxima a la realidad del 150% y el volumen que ocupaban las especias en los navíos, que haría difícil completar la carga con otras mercaderías. Además, un importante impedimento lo podrían representar los holandeses al conocer que la única puerta de acceso de las

[521] Sobre este personaje y su papel como marino y comerciante en la Carrera de Indias véase TAPIAS, 2017.

especias a Indias fuera Filipinas, lo que no les impediría subir el precio de estos productos con el perjuicio consiguiente a los comerciantes de las islas. Como no podía ser de otra manera la respuesta del Comercio de Manila fue rechazar esta propuesta, contando con el favor del Consejo de Indias[522].

El segundo de los perjuicios en el que apoyaba su dictamen era en la actividad que creía la Casa de la Contratación que desplegaría Santiago Ransan para hacer este comercio, contradiciendo en el proceso los efectos beneficiosos que él consideraba que tendría según su petición: "lo que su codicia ha maquinado con pretextos, aparentes de utilidad común". Merece la pena reproducir las palabras del informe en este punto:

> […] y llenar todas nuestras provincias de la Mar del Sur, y de Nueva España, de los géneros que de la Europa hubiese de conducir y tuviesen más pronta salida en aquellos parajes, sacar de ellas el nervio principal, que es la plata, para con ella emplear en géneros de la China y Japón, y con ellos aumentar sus intereses en estos reinos a costa de los pobres vasallos de V.M., con que en este caso no hubiera que pensar en Flota ni en Galeones porque era materia imposible que pudiesen evacuarse en las Indias, y por consiguiente se había de seguir el total exterminio de estos Comercios; Y no es de menos reparo otra reflexión que hacemos digna de la real consideración de V.M. que todo el comercio que hoy se mantiene en la Nueva España con las islas Filipinas, en que está embebido el de la China y Japón, no admiten estas naciones otro canje para sus géneros que el de la plata mejicana, y esta una vez que sale no es para que vuelva a circundar como sucede en los demás comercios de la Europa , porque de estas naciones bárbaras se difunde tan solamente entre los tártaros y turcos, con que es otro daño de no menos circunstancias, pues les damos a nuestros enemigos las armas con que nos han de ofender[523].

En esta conclusión a la que llega el informe de la Casa de la Contratación, identificaba el comercio que aplicaría Santiago Ransan y la compañía de vecinos de Bilbao con el practicado por los navíos franceses durante la Guerra de Sucesión por las costas americanas del Pacífico y que incluyeron en su circuito completo el paso desde las costas del Virreinato del Perú, en connivencia con los comerciantes americanos, hacia las asiáticas de Extremo Oriente para adquirir géneros y mercaderías chinas y de otros puntos de Asia. Por tanto, sería inevitable en este tráfico el empleo de la plata

[522] BARRIO, 2012: 269-273.
[523] Informe de la Casa de la Contratación, Sevilla 19-XI-1715, en Real decreto y consulta sobre el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,94,N.72.

americana, la más apreciada mercancía en aquellos parajes. Además, hace equiparables sus intenciones a las demostradas en el ejemplo que expuso con el navío francés del año 1714 en que el único beneficio destacado sería para el peticionario y sus representados, los únicos intereses que se verían satisfechos a costa del perjuicio de muchos otros.

Pone además sobre la mesa que permitir una circulación comercial de este tipo arruinaría el sistema de Flotas y Galeones, el cual se llevaba ya un tiempo reformando y que tuvo en el Reglamento de 1720 una ordenación sistemática de las novedades introducidas durante esos dos primeros decenios del siglo XVIII. Evidentemente, tanto la Casa de la Contratación como el Consulado, eran dos instituciones garantes o defensoras del sistema tradicional de comercio de la Carrera de Indias. Su postura en este sentido quedaría definida como conservadora y por ello los cambios introducidos en el sistema no serían transformadores en lo absoluto, buscarían remendar los pequeños fallos pero sin atacar las causas de importancia que hacían del comercio español con América poco provechoso a ojos de muchos miembros del espacio cortesano y administrativo. Era un gremio mercantil, el Consulado, cuya opinión no olvidemos que hacía suya la Casa, el que se sentía cómodo y beneficiado tal y como había funcionado la Carrera hasta aquel momento, desde su forma oficial como en la oficiosa que había alcanzado.

Cabe hacer un último comentario sobre el ejemplo puesto por la Casa de la Contratación del año 1714, en lo que podemos ver como una doble extracción de plata americana. Por un lado, habría un primer abastecimiento de esta en América a cambio de productos europeos que, a su vez, serviría para adquirir los asiáticos en Filipinas y las Indias Orientales. Después, a imitación del ya mencionado navío francés, se conduciría esta carga a las costas españolas en la Península donde se venderían, pero ¿sería España el destino único de su consumo? Podemos pensar que no. Muchos de los productos asiáticos que transportase serían re-comprados para enviarlos a Europa y también a América, por lo que tendría lugar una segunda extracción de manera indirecta. Probablemente esto es lo que más temería el Consulado y la Casa de la Contratación, pues era de sobra conocido que en la Carrera de Indias se negociaba con productos orientales y el hecho de aumentar el porcentaje de estas mercaderías no haría sino agravar esa fuga de plata hacia Oriente que se intentaba contener tan denodadamente en márgenes muy precisos. Y también que esa plata indirecta, no fuera canalizada por los miembros del Consulado. Sobre esta cuestión se pronunció Jerónimo

de Uztáriz al comentar el Real Decreto de 20 de junio de 1718 que prohibía la introducción de tejidos de Asia en España:

> No obstante la fuerza de este Real Decreto, y beneficio grande a que se dirigió, a cuyo fin se publicó en esta Corte el día 20 de Septiembre del mismo año[…]; se experimenta grande omisión en su cumplimiento, y observancia, como se reconoce por los muchos Lienzos pintados, y texidos de Algodón, y de otros generos de Asia, que de Holnada, Inglaterra, y Francia se traen a España, diciendo, que son fabricados, y compuestos en sus respectivos Reynos, y Provincias, y no de la China, ni de otras Provincias de Asia, e introducen assimismo algunos de estos generos, diciendo que son de Levante, como si por esta causa no pudiessen ser de la Asia; pues en el Comercio que se conoce, y se practica en el Mediterraneo, con el nombre de Levante, se incluyen tambien la Natolia, Suria, y otras Provincias de Asia; y parece, que para desterrar enteramente este grande abuso, conviniera renovar la prohibición, estendiendola, y explicandola mas, de modo que no se permita en España la introducción, y uso de estos generos, ya sean de la Asia, o de la Africa, o contrahechos en Europa, assi como están vedados tambien en Francia, y otras partes.[524]

No fue Uztáriz el único en dar testimonio de este hecho. Otro de los autores de importancia como Bernardo de Ulloa dejó constancia de esto mismo en su *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* (1740) donde al contrastar las acusaciones vertidas entre el comercio de Manila y el de Cádiz señalaba de este último que de los pesos extraídos por los extranjeros "los llevan a la China y demás provincias del Oriente, que convierten en tejidos que introducen en las Indias, por medio del ilícito comercio, o por el de Cádiz, que no es menos ilícito"[525]. De aquí se deduce también el celo del Consulado por evitar que los jenízaros pasen a Indias, pues a pesar de que son nacidos en España, su relación comercial con las casas extranjeras los hacía amenazantes para la posición privilegiada que pretendían guardar los miembros de la corporación mercantil andaluza como intermediarios del monopolio, destacando que la mayoría de la carga era extranjera y que apenas se embarcaban unas ciento veinticinco toneladas de tejidos de seda de estos reinos. Sin embargo, era este punto en el que más incidía el comercio de Cádiz frente al de Manila, bajo el pobre argumento, según Ulloa, del daño a las fábricas españolas por la Carrera del Pacífico. Y cita como ejemplo del

[524] UZTARIZ, [1742], 1968: 102.
[525] ULLOA, [1740], 1992: 350-351.

volumen de productos y géneros orientales por la Carrera de Indias el testimonio de la certificación de los diecisiete navíos de la flota comandada por Fernando Chacón en 1720 en la que la canela sobrepasaba las 170.737 libras, más de 70.986 libras de clavo y ciento veinte churlas[526] de pimienta[527].

Por otra parte, la Casa de la Contratación hacía alusión a lo que podríamos llamar la circulación de la plata en Oriente, la que compara con la de Europa y hace contrastar en que la plata que pasa de la Carrera del Pacífico a las provincias y reinos de Asia tiene un circuito más limitado aunque no se queda solo en la definición de depósito del metal precioso para aquellas regiones, sino que advierte de la peligrosidad que esto suponía al proporcionar esta plata recursos a enemigos como tártaros y turcos. Esta amenaza sería utilizada, y más que denunciada y advertida en numerosos escritos, papeles y obras en el caso de los perjuicios que ocasionaba el contrabando en América practicado por las potencias europeas enemigas de la Monarquía. Especialmente holandeses e ingleses, una amenaza que presentaban en términos similares al exponer que la plata que drenaban hacia sus países les permitía reunir las fuerzas necesarias para hacer la guerra al rey y atacar cualquier parte de sus dominios. E incluso, en el caso holandés aparecería también en muchos escritos sobre Filipinas, sobre cómo sus usurpaciones y la monopolización del tráfico de especias les permitió acumular la plata con la que financiaron las guerras contra España.

Por tanto, se pueden ver en la justificación de la Casa de la Contratación tres tipos de criterios: el comercial, el fiscal derivado de este y el estratégico-político. Todos ellos opuestos a la petición sobre la que el propio Consejo de Indias había pedido consulta.

Por último, ofrecía en el escrito dirigido al Consejo unas soluciones de perfil conservador y ya repetidas en otras ocasiones. Eran estas la observancia del monopolio comercial, el de las prohibiciones rigurosas a la introducción de ropas en las Indias por los extranjeros y que el comercio de Filipinas con Nueva España se ajustara a los términos contenidos en el permiso concedido para el Galeón, dándose por decomiso y contrabando los excedentes a esos límites: “pues con estas circunstancias es tan evidente

[526] Churlo: saco de lienzo de pita cubierto con uno de cuero, que se usa para transportar canela u otras cosas sin que pierdan sus propiedades. Definición disponible en http://dle.rae.es/?id=95jXiOk, fecha de la última consulta: 30-9-2018.

[527] “y el abarroto que para llenar los huecos se practica en cajones y barriles, pero como estos y los lienzos, cambadas, elefantes y pintados son de las colonias de las naciones de Europa que defiende Cádiz, no se opone por no perjudicarlas, y sí a las sedas, en que los beneficios, pues todas las que lleva una flota de tejidos de España no excederán de 125 toneladas, siendo las demás porciones extranjeras”. ULLOA, [1740], 1992: 351-352.

que se aumentarán los derechos reales con muchas más ventajas de las aparentes proposiciones de Don Santiago Ransan y Compañía y por consiguiente mudarán de semblante las malas constituciones que hoy tienen nuestros Comercios".

En el resumen que hizo el Consejo de Indias sobre la carta de la Casa de la Contratación, añadía los términos en los que estaba permitido en aquel momento el comercio entre Filipinas y Nueva España y hacía mención expresa de la prohibición de tejidos de seda. Un producto con el que, a juicio del Consejo, Ransan comerciaría incurriendo por tanto en contrabando, debido a que de no hacerlo no habría rentabilidad en la licencia que pretendía, pues de no cargar sedas no podría costear la mitad del viaje ni cargar la tercera parte del buque. Con este razonamiento pensaba la institución que:

> se debe creer que el ánimo de D. Santiago Ransan es el de que concediéndosele cargar de mercaderías en España los dos navíos, pasar a introducir a Buenos Aires, Tierra Firme y Nueva España, y luego conducir la plata a Filipinas, hacer allí sus empleos, y volver abasteciendo con la considerable carga que traerá de vuelta todos los puertos por donde precisamente ha de pasar con sobrados pretextos para hacer escala donde quisiere con el motivo de su dilatada navegación[528].

Se deduce que el tornaviaje lo realizaría por el Pacífico contorneando las costas suramericanas, por lo que el temor a esa doble extracción de plata se manifestaba de forma más clara no ya, como apuntábamos anteriormente, por un reenvío de productos asiáticos a América desde la Península, sino que en este caso dicha práctica se podría hacer de forma directa al recalar en cualquier puerto del Virreinato de la Nueva España o de Perú a su paso de vuelta a Europa. De esta forma, incluso, quedaría desplazada la intermediación de los miembros del Consulado que participaban en la reexpedición de productos asiáticos en la Carrera de Indias.

La mención a la prohibición y las intenciones deducidas a Santiago Ransan que el Consejo hizo en el resumen lo extraía de la carta que escribió el Consulado[529], que acompañaba a la de la Casa, la cual, no olvidemos, seguía en todo el parecer del primero. El Consulado, por tanto, hacía ya mención de la prohibición de los tejidos de seda china en 31 de octubre de 1715, fecha de su escrito. Esto resulta llamativo porque

[528] Resumen de la Carta de la Casa de la Contratación hecha por el Consejo de Indias, Madrid 1716, en Real decreto y consulta sobre el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,94,N.72.
[529] Copia del acuerdo del Consulado de Sevilla y Junta de Comercio, Sevilla 31-X-1715, en Real decreto y consulta sobre el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,94,N.72.

no fue hasta las reales cédulas del año 1718, de 8 y 11 de enero concretamente, cuando quedó establecida dicha prohibición, señalando los artículos permitidos para el comercio por la Carrera del Pacífico, excluyendo de este tráfico las manufacturas de seda china como principal elemento de perjuicio a la actividad mercantil del Consulado de Sevilla y la industria sedera española. Medio año después otra Real Cédula de 20 de junio prohibía la venta de telas asiáticas en las Indias, estas medidas fueron ratificadas por una Real Orden de 27 de febrero de 1719 e incluidas en el Reglamento aprobado para el comercio de Filipinas con Nueva España en 1720[530].

El que de muchas de las mercancías y géneros asiáticos que desde la Carrera de Indias se introducían en América, los textiles en este caso, se ocultara su origen haciéndolos parecer o declarándolos como de factura europea, como señalaba Jerónimo de Uztáriz en su comentario, hacía que en el caso de la prohibición de introducir las sedas en Indias por la Real Cédula de junio de 1718 no se haya dado un rechazo manifiesto por el Consulado de Indias, entendiendo sobre todo que hacía alusión a la vía del Pacífico y que, en el caso de la vía del Atlántico, los comerciantes se servían de artimañas para ocultar su origen verdadero. Y el hecho de que sea llamativa la seguridad con la que se expresaba el gremio mercantil en el establecimiento de la prohibición nos conduce a pensar que se trataba de una decisión ya tomada y que solo quedaba darla a conocer por promulgación legislativa.

Ya en 1715 el Consulado podía pensar en una batalla ganada, que se materializaría pocos años después mediante las reales cédulas de 1718. Por lo demás, los daños que se encuentran en el acuerdo que el Consulado remitió a la Casa de la Contratación, así como la solución que se propuso, aparecen incluidos por esta en su carta. Como no podía ser de otra forma la respuesta que se dio y que llegó al Consejo por parte de la Casa y Consulado fue negativa a la petición de comercio con Filipinas. El Consejo con este dictamen, se hizo eco del mismo y negó la petición de licencia de Santiago Ransan y compañía. Añadía el Consulado que Santiago Ransan ya había solicitado una licencia de navío de registro para Campeche y acusaba a este de haberse olvidado que la navegación a Indias solo estaba permitida desde unos puertos concretos. Confirmaba así su postura a favor del monopolio comercial y portuario.

La Corona también se mostraría interesada en esta postura cuando decidió hacer del puerto de Cádiz su base naval, tanto militar como comercial para el tráfico con las

[530] DELGADO RIBAS, 2007: 101; ALFONSO -MARTÍNEZ, 2013b: 330.

Indias y responder a intereses estratégicos como económicos incluyendo, entre estos últimos, los que afectaban a la Real Hacienda directamente. Cuando en 1728 fue creada la Compañía Guipuzcoana de Caracas se encargó a la Casa de la Contratación el asesoramiento de esta y por Real Cédula de 28 de septiembre de aquel año José Patiño encargó a Francisco de Varas, intendente general de Marina, el control del aprovisionamiento de los bajeles que iban como registros a Caracas. En su tornavuelta, estos navíos debían navegar hasta Cádiz donde serían visitados y su carga registrada por los responsables de la Casa de la Contratación. En última instancia la contaduría de la Casa debía llevar un registro puntual de la actividad de los navíos de la Compañía, sin embargo, no hubo obligatoriedad estricta de que todos los navíos que salieran de Caracas tuvieran que recalar primero en Cádiz antes de dirigirse a San Sebastián, pues parte de la carga podía desplazarse hacía el puerto del Cantábrico pero sin dejar de dar constancia en Cádiz del registro hecho en Caracas[531]. Por tanto, sería desde la presidencia-intendencia desde donde se llevaría a cabo una supervisión de la nueva fórmula de comercio para América.

El hecho de que el Consulado rechazara una propuesta anterior de Ransan para negociar en Campeche sugiere, además de mantener su postura tradicional, que no fue de su agrado el proyecto ideado por Jean Orry por aquellas fechas. Este fue uno de los principales consejeros franceses de Felipe V y sugirió que la Corona debía ser partícipe de manera directa[532] en el tráfico naval entre España y las Indias. Su idea se basaba en el establecimiento del monopolio estatal sobre las embarcaciones que cruzaran el Atlántico, tanto de guerra como mercantes. Con esto esperaba conseguir tres cosas: un incremento de ingresos por los fletes de las mercancías, la dependencia del tráfico marítimo del poder central y la participación de la Corona en un 25% sobre mercaderías y frutos. La ocasión para ponerlo en práctica se dio en 1714 y la oposición que suscitó no fue poca, desde los comerciantes y navieros de la Carrera de Indias, pasando por las élites comerciales americanas, hasta el Consejo[533]. Si hasta aquel momento el régimen de monopolio se había definido por un carácter mixto entre la Corona y el Consulado, aunque en función de la evolución de la Carrera el peso acabó recayendo sobre este último, la propuesta de Orry acabaría por revertir ese peso obtenido e incluso decantarlo hacia el otro sector devolviendo a la Corona la iniciativa comercial y otorgándole la

[531] CRESPO, 1996: 173-175.
[532] Sobre esta participación directa véase también el capítulo I.
[533] PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 359-361.

mayor presencia, especialmente por la clave de hacerla propietaria única de los medios de transporte.

El mayor logro de Orry siguiendo esta política fue la firma en enero de 1714 del asiento con el marqués de Montesacro para enviar tres embarcaciones a Honduras y una a Venezuela, sumando entre las cuatro unas 1.000 toneladas. Se utilizó la fórmula de la compañía y la participación estuvo abierta a los extranjeros. El principal financiero junto con Montesacro fue Jean Stalpaert, conocido comerciante francés dueño de una importante casa de negocios y avecindado en Cádiz. La expedición no fue exitosa y ya antes de partir sufrió algunas modificaciones, destacando dos aspectos que se hicieron presentes desde que se dio a conocer el proyecto: el primero fue la negativa de los comerciantes de la Carrera a participar en él y el segundo las instrucciones secretas con que se despachó en aquellos buques a los oidores y alcaldes mayores para Honduras y Venezuela, quienes contaron con plenos poderes para castigar a los funcionarios implicados en el trato ilícito y con la facultad de deponer de sus cargos a todo tipo de autoridad indiana. El choque fue inevitable, la Real Audiencia de Guatemala se negó a reconocer la autoridad de esos pesquisidores, sumándose al quehacer de la compañía dificultades políticas, administrativas y económicas. El año 1715 dio por sentenciados los planes de Orry por el despacho de la flota de Manuel López Pintado. Orry esperaba poder aplicar sus procedimientos en esta, sin embargo la actitud de los comerciantes fue la misma que en el caso de la compañía para el comercio de Honduras. Finalmente, Francisco de Varas, responsable del despacho de la flota, aplicó el proyecto que había ideado Bernardo Tinajero para la flota de Arriola, con el que los cargadores mostraron su conformidad[534].

Todavía era manifiesta una fuerte oposición a permitir navegaciones comerciales alternativas desde los organismos vigilantes del monopolio, especialmente desde aquellos celosos de su práctica mercantil adquirida y adaptada a su mayor conveniencia desde el siglo anterior. Un punto de vista que se canalizaba hacia las instituciones de la Corte, siendo el Consejo de Indias su principal bastión, depositando de esta forma las iniciativas de reforma sobre figuras personales u otros órganos administrativos como juntas especiales o las Secretarías de Despacho, de moderna reformulación. En cualquier caso, a pesar de las expresiones de reformar el sistema comercial, entre las que se encontraba el caso de Filipinas, todavía en estas dos primeras décadas del siglo

[534] Ibídem: 361-368.

XVIII se hacía constatar una fuerte oposición a todo lo que supusiera o mínimamente sugiriera minar las bases del monopolio, tanto portuario como en sus aspectos funcionales, económicos y participativos, como parece que habían interpretado tanto en las licencias de Santiago Ransan como en el proyecto de Jean Orry.

4.1.2. América: escala necesaria en el comercio extremo-oriental.

Por las mismas fechas en que fue declinada la oferta del comercio vizcaíno, la Corona mostró su rechazo total a las formas de comercio que intentaban practicar los extranjeros siguiendo los patrones franceses de las dos primeras décadas del siglo XVIII, y que acusaban que Ransan pudiera imitar también. Por una Real Cédula de 25 de noviembre de 1715[535] informaba el rey al gobernador y capitán general de Filipinas, Manuel de Bustamante y Bustillo, quien la recibió unos años después, sobre la unión de intereses extranjeros. Estos estaban integrados por dos comerciantes franceses, N. de la Merville de Sant Malo[536] y N. de la Mothe, de Brest, un banquero de Amberes, Jacobo Kamisset (o Kominet), y otros negociantes de Holanda y Zelanda, además de algunos ingleses, poniendo cada participante diferentes cantidades para la actividad mercantil.

Pretendían armar dos fragatas de cuarenta y ocho y cincuenta y dos cañones respectivamente con pasaporte y bandera del Imperio[537], y con provisiones para tres años. Partirían del puerto de Flesinga cargadas con todo tipo de géneros y mercaderías para comerciar en las Indias Occidentales y, una vez allí, sus correspondientes saldrían con chalupas a recibir el cargamento de las mismas fragatas. Se sabía, por tanto, que la compañía extranjera, que entendemos de funcionamiento temporal por dicho viaje, contaba con enlaces para tratar en las Indias. No obstante, en este caso no podemos concretar si serían las colonias europeas caribeñas las depositarias de las mercancías, o si directamente acudirían a los puertos de dominio hispánico con la complicidad de las autoridades y oficiales reales españoles.

Además de todo esto, informaba la Real Cédula que uno de los franceses que participaba en el negocio decía poseer una licencia de Felipe V; que los barcos partirían en agosto de 1715 y que su destino era Ostende adonde llegarían tomando la ruta de las

[535] Real Cédula dirigida a las autoridades de América y Filipinas sobre una compañía de extranjeros para comerciar en las Indias, Buen Retiro 25-XI-1715, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,137,N.31.
[536] Sobre la relación del comercio francés con la América hispánica véase MALAMUD, 1986.
[537] En este caso el Sacro Imperio Romano Germánico. Flandes había pasado a manos del emperador Carlos VI en la Paz de Utrecht.

Indias Orientales. Finalmente señalaba que si el viaje resultaba positivo estos participantes tenían intención de formar una compañía. Advertía el rey que se impidiera por parte de los virreyes y gobernadores cualquier acercamiento de estas naos a las costas y puertos de su jurisdicción, y en caso de que sucediera ajustasen su actuación a lo prescrito por las leyes y no dudasen en confiscar las embarcaciones y su cargamento, guardando igual proceder con cualquier navío extranjero que pretendiera hacer lo mismo.

Esa licencia de Felipe V pudo ser otorgada, en caso de que fuera verdad lo que decía aquel comerciante, durante el período de la guerra de Sucesión en que la necesidad de abastecer a las Indias Occidentales privilegió al comercio francés en ese sentido. Claro que en ese momento, por mucho que se esgrimiera no tendría ningún valimiento. Y en cuanto al pasaporte y bandera del Imperio probablemente estuviera relacionado también con los intentos por extender el comercio de los Países Bajos meridionales con el consenso austriaco. Una forma de hacer menos destacable el comercio ilícito europeo a ojos de las autoridades españolas, pero que, como pone en evidencia el despacho de esta misma Real Cédula, era igual de perseguido como cualquier otro que se intentara, a pesar del posible subterfugio de una antigua licencia ya sin vigor por efecto de estas mismas órdenes, o de los flamencos que, hasta hacía poco tiempo, hubieran tenido más facilidades en el comercio ultramarino en el gobierno de Bergeyck antes de que fuera llamado por Felipe V a la Península y de que los Países Bajos meridionales acabaran en manos imperiales.

Este caso pudo ser uno de aquellos primeros intentos fructuosos practicados por los flamencos de comerciar en las Indias Orientales, previo acceso a la plata americana en las costas de las Indias Occidentales españolas, que acabaron favoreciendo que estas aventuradas expediciones se reglaran en forma de compañía, como en el caso de la Compañía de Ostende.

No es extraño que la Real Cédula fuera despachada también a Filipinas, cuando se sabía que la ruta que tenían intención de seguir era la de las Indias Orientales una vez realizadas las operaciones en América, dando por supuesto que cruzarían el Pacífico y pasarían por los dominios españoles asiáticos. Podemos pensar que detrás de esta Real Cédula se encontraría la presión mercantil peninsular, ya por aquel entonces bastante combatiente con los navíos franceses que pasaban al mar del Sur y de los que se sabía que algunos proseguían ruta hacia Oriente para después volver cargados de mercaderías chinas a los puertos americanos y retornar a Europa la estimada plata. Una actuación a

la que no faltarían imitadores como podemos pensar en este caso, aunque solo se señale su paso por las Indias Orientales como el camino en su navegación hacia Ostende, donde además había involucrados dos comerciantes franceses, uno de ellos de Sant Malo, puerto francés especialmente activo en el comercio con América durante la Guerra de Sucesión[538]. Se calcula que a este puerto llegaron entre los años 1703 y 1720 cuatrocientos millones de libras, alrededor de dos terceras partes de la plata producida en Perú en los veinte primeros años del siglo XVIII[539].

Bustamante y Bustillo dio cuenta del recibo de esta Real Cédula del año 1717 por carta de 28 de julio de 1718[540]. Entre las providencias que adoptó, y que fueron recomendadas por el promotor fiscal, se encontraban la de despachar a las provincias portuarias de las islas y con surgideros las órdenes con inclusión de las reales cédulas, pues a la de noviembre de 1715 se añadió otra Real Cédula dirigida a la Real Audiencia de Manila con fecha de 18 de enero de 1716 que ordenaba informar sobre todos los bajeles extranjeros que llegaran a las costas de su jurisdicción. Y de forma especial recomendaba que en caso de recalar dichos barcos, u otros cualesquiera extranjeros y ajenos a aquella Carrera, en las islas Marianas, procediese a la confiscación de los mismos y de los cabos a bordo, y reconociendo la documentación que llevasen como licencias, registros y libros sobre su carga fueran enviados a Manila para poder aplicarles las leyes pertinentes. Por último, si los alcaldes mayores de las provincias señaladas no contaran con las armas o guarnición necesarias para ese cometido se les prevenía que pidieran ayuda a sus homólogos inmediatos o dieran aviso al gobernador para concretar su acción. El mismo mes de julio escribió otra carta la Real Audiencia de Manila[541] informando de que hasta ese momento, el año 1718, no hubo novedad sobre el tema. Desconocemos si las intenciones de los extranjeros se vieron materializadas con éxito.

El hecho de que el promotor fiscal se refiriera de forma especial al gobernador de las Marianas podemos pensar que fue debido a la actividad que venían desplegando los barcos franceses que cruzaban el Pacífico por aquellos años para dirigirse desde las costas peruanas a las costas chinas. El año de 1708 el capitán Nicolás de Frondat navegó

[538] Véase la nota 536.
[539] BARRIO, 2015a: 124.
[540] Carta del gobernador de Filipinas Manuel de Bustamante y Bustillo dando cuenta del recibo de la Real Cédula de 25 de noviembre de 1715 y testimonio que acompaña, Manila 28-VII-1718, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,137,N.31.
[541] Carta de la Audiencia de Manila sobre compañía de extranjeros, Manila 14-VII-1718, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,169,N.23.

en el navío francés *Saint Antoine de Padoue* desde el Callao a China haciendo escala en las islas Marianas. Volvería a Perú en 1710, la noticia de su regreso exitoso no tardó en conocerse y en noviembre de ese año otro navío francés, el *Solide*, emprendió el camino a Asia. De esta manera, a pesar del mayor nivel de riesgo que suponía aventurarse por el Pacífico, entre 1708 y 1717 unas diecisiete embarcaciones francesas realizaron este trayecto de ida, haciendo después la vuelta hacia América o prosiguiendo la navegación hacia Europa. Estos navíos hicieron escala en Guam pero sin tocar las Filipinas, con alguna que otra excepción[542]. De manera informal, las Marianas se habían convertido en un punto de escala frecuente en el viaje que realizaron los navíos franceses desde América hacia China, de ahí que hubiera mayores posibilidades de que las dos fragatas fueran avistadas o interceptadas en las Marianas, y que fuera esta una de las alturas principales de la navegación sobre la que estar mayormente prevenido.

Teniendo en cuenta los dos casos, aparte de por su coincidencia cronológica, de Santiago Ransan y la unión de intereses de los comerciantes europeos, podemos decir que la Corona y las instituciones responsables del comercio y la navegación con las Indias españolas actuaron con un criterio similar. Identificaron en ambos actividades perjudiciales para lo que se pensaba en aquellos momentos que era la mejor forma de articular el comercio de la Monarquía y proteger los intereses creados a los dos lados del Atlántico, especialmente cuando era tan grande la cantidad de plata que fluía fuera del control del Consulado de Sevilla. O mejor dicho, no tuvieron ningún problema en identificar la misma amenaza en Santiago Ransan que la que representaba en aquel entonces el comercio ilícito practicado por los franceses en Perú y sus conexiones con Extremo Oriente.

Esta primera tentativa peninsular partió con muchos elementos en su contra que al final hicieron de ella una negación rotunda. No obstante, nos sirve para tomar el pulso de cómo al inicio del siglo XVIII se vino a marcar un punto de partida en lo que fue la negociación en torno a las modificaciones del comercio con Filipinas y Asia y a cómo debía entenderse este y practicarse desde la Península. Por entonces, no se trató de forma específica la constitución de una compañía que integrara y asumiera plenamente la función comercial entre España y las Filipinas. La petición de Santiago Ransan se aproximó más a la licencia de navíos de registro. Por lo que respecta de manera clara a las compañías en la primera mitad del siglo XVIII, sería la década de 1720 la propicia

[542] BARRIO, 2015a: 125.

para estas propuestas, cuyo mejor ejemplo fue la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728).

4.1.3. La década de 1720: la compañía como fórmula comercial para el comercio asiático.

A) *La plasmación de la escala americana en la conectividad náutica entre Cádiz y Manila.*

La década de 1720 dio lugar a varios casos de propuestas de compañías regionales, en este caso enfocadas en establecer la relación comercial entre la Península y un área determinada que, por definición, era lo que se proponía para Filipinas. En esencia no se alejaba mucho de lo que hemos analizado anteriormente, con la salvedad de que la petición de Santiago Ransan se asemejaba más a los navíos de registro, de marcado protagonismo a partir de la década de 1740. Sin embargo, con motivo de la ruta de navegación propuesta, el caso particular de las compañías para Filipinas hizo que fuera necesaria la escala en otra área concreta, llevando por ello a su incorporación en el circuito hispano-filipino que se quería poner en práctica.

La relación en este primer caso intentó vincular las islas Filipinas con el Reino de Chile en una misma Compañía de Comercio[543]. El objetivo no dejaba de ser ambicioso por cuanto procuraba poner en una misma órbita comercial directa dos espacios que por décadas habían estado conectados a la intermediación comercial de los dos grandes Virreinatos americanos: el de Nueva España para Filipinas y el de Perú para Chile. El fondo de la compañía alcanzaría los 4.000.000 de pesos y se ubicaría en Cádiz, donde no faltarían comerciantes interesados en la misma. En total saldrían de este puerto seis navíos, bien cargados, pertrechados y armados cada dos años, cuatro tendrían como destino Chile y los otros dos las Filipinas. Uno de los productos principales con los que comerciaría serían los géneros que se fabricasen en la Real Fábrica de Guadalajara, actuando de esta forma la Compañía como incentivo de la actividad manufacturera española. Viajarían los seis en conserva, haciendo escala en Chile los navíos con destino

[543] *Reflexiones sobre las utilidades que podría conseguir la Monarquía Española y sus vasallos con el establecimiento de una Compañía de Comercio en las costas del reino de Chile e islas Filipinas*, BPRM, Miscelánea, DIG/II 2863, ff. 1r.-7v. Por los elementos en común que guarda este escrito con los expuestos por Delgado Barrado sobre el escrito anónimo que comenta titulado *Compañía* (1720-1728) creemos que se pueda tratar de la misma obra, DELGADO BARRADO, 2009: 191.

al archipiélago asiático. Entre las facultades de la Compañía estarían las de poder enviar sus propios avisos y hacer el corso contra el comercio ilícito. Por esta medida podemos pensar que todavía estaba presente en la mente del autor el comercio que habían realizado los franceses por el Mar del Sur en las costas americanas de Chile y Perú y que se extendió por más de dos décadas, por lo que esta compañía sería también una forma de erradicar dicha actividad ilícita, ubicando la fecha de esta obra entre 1720 y 1725. Sobre la competencia que esta Compañía pudiera hacer a los galeones de Tierra Firme decía:

> […] que si el comercio por el medio de la compañía propuesta lograse mayores ventajas y la real Hacienda lograse sus contribuciones y derechos con ella poco importaría que el comercio de galeones fuese menos numeroso, y llevasen solo lo que consumiesen los Dominios de S.M. que comprende el Reino de Santa Fe, provincias de Quito y Popayán y toda la parte del Perú que no se incluyen en el Reino de Chile con lo cual sería menos dilatada la expedición de galeones como su vuelta.[544]

Los productos de origen asiático se depositarían en un almacén general en Cádiz. Esta Compañía además de contribuir con los derechos debidos a la Real Hacienda, se encargaría de la construcción de los navíos y defensa de las costas a su cargo, del transporte de las tropas y pertrechos que el rey precisara destinar, y de traer de retorno los caudales pertenecientes al monarca. Destaca que en la relación de productos no se refiera a las sedas chinas, sino en concreto al "algodón de la China", una pista más que nos conduce a que en el momento que escribía el autor se hallaba vigente la prohibición de aquel producto. Y en cada viaje por los géneros y frutos embarcados pagaría la compañía 25 ducados de plata por tonelada de cada navío que, hecho el cálculo sobre la base de que cada navío fuera de quinientas toneladas, importaría cada dos años un total de 103.111 pesos y dos reales de plata más dos doblones de joya por navío, unos 48.000 pesos, superando ligeramente los 150.000 pesos, mostrándose optimista el autor sobre el incremento de estos derechos en el futuro exitoso que auguraba a la Compañía[545]. Sobre el tonelaje de los dos navíos con destino a Filipinas, sumarían en total 1.000 toneladas, cifra que también barajaba Ransan para dicho tráfico y algo superior al tonelaje permitido que se había dado hasta ese momento para el Galeón de Manila.

[544] *Reflexiones sobre las utilidades.…*, BPRM, Miscelánea, DIG/II 2863, ff. 2r.-5r.
[545] Ibídem: f. 7r.-v.

Siguiendo a Delgado Barrado[546], hubo el año 1725 dos propuestas más para el comercio de Filipinas, muy próximas por su contenido a la que hemos descrito, bajo el nombre de *Representación*[547] y *Discursos*[548]. Sobre el primero, no distaría mucho en relación a lo anterior por cuanto se enfocaba también al comercio de Cádiz en el Reino de Chile y Filipinas, abarcando eso sí los mercados del Mediterráneo, concretamente el español y el italiano. Delgado Barrado hace de esta propuesta un antecedente próximo a las ideas de Villadarias y Marcenado de la década de 1730. De la segunda destaca la defensa del monopolio gaditano sobre los dos grandes Virreinatos y la incorporación de espacios secundarios como Buenos Aires, Campeche, Santa Marta, Cuba, Maracaibo y Caracas junto a otras zonas de Asia, África y Europa. El sistema de comercio era complejo en su elaboración y a Filipinas afectaba directamente la formación de cuerpos de gobierno. Incluía la prohibición del comercio de seda, aplicando un proteccionismo comercial con China circunscrito solo al intercambio de géneros por géneros, excluidas las manufacturas y compensando la extracción de plata con la introducción del oro chino.

Por la cronología de estas obras, podemos incorporar un elemento más que las relacionaría, sobre todo a las *Reflexiones* y a la *Representación*: las propuestas que el barón de Ripperdá hizo a Felipe V en torno al año 1720 y que podría constituir un fondo común a las ideas que en aquel entonces se presentaron como eran la combinación de la navegación por el cabo de Hornos, el comercio por la Mar del Sur y Filipinas y el fomento de las manufacturas españolas en el caso concreto de la Real Fábrica de Guadalajara.

Concibiendo un esquema similar, Ripperdá no pensaba alterar la Carrera de Indias con sede en Cádiz tal y como se hallaba por esas fechas, pero sí que por medio de una compañía partieran desde Cádiz unos navíos para comerciar en Chile y Filipinas. Con la plata obtenida de las primeras ventas en Chile se dirigirían a Filipinas para adquirir productos asiáticos y de vuelta a las costas americanas intercambiarían estos de nuevo por plata, la cual conducirían finalmente a España como parte última del viaje comercial. Sin embargo, Ripperdá no se detuvo ahí. Además de esa compañía, pensó en la habilitación del Ferrol como un gran puerto y astillero para la construcción de navíos

[546] DELGADO BARRADO, 2009: 212-214.
[547] *Representación universal del estado de la Real Hacienda, gobierno económico, comercio y marina de las Indias, de los desórdenes, daños e inconvenientes que al presente hay, con sus remedios.1725.*
[548] *Discursos anónimos sobre el abatimiento en que se hallaba el comercio de España con sus Indias en el año de 1725*.

y protección de la escuadra; la actividad en las pesquerías de alta mar y el fomento del tráfico con el Norte de Europa. Este interés por el comercio norte-europeo también estaría presente en muchos escritos de la época, en el caso de Marcenado defendía el comercio con Moscovia. Y lo encontramos tanto en la *Representación* como en los *Discursos,* recogiendo la equidad entre las provincias españolas y el comercio exterior de la Monarquía Hispánica[549]. Para la protección de las manufacturas españolas pretendía que el mejor ejemplo fueran los reyes y cortesanos con su uso, y se prohibiría la entrada de productos de lana y seda extranjeros a medida que creciera la fabricación de los propios. Además sería creado un banco en Madrid que daría un 5% de interés por los fondos que se depositaran en él. Creía Ripperdá que de esta forma se podía hacer frente a Inglaterra en dos años. Tal entusiasmo y optimismo en su proyecto consiguió transmitirle al rey que a su regreso de Viena le confiaría la dirección de los asuntos de gobierno[550], período enmarcado entre la caída de Alberoni en 1719 y la firma de la paz con Austria en 1725.

Esta serie de elementos combinados sin duda tuvo que contar con una fuerte oposición, responsable seguramente de que no se llevaran a efecto. Aunque el comercio de Chile quedara separado del sistema de galeones a Tierra Firme y se vinculase directamente a España con sede en Cádiz, puerto principal del monopolio, contando aun con la aprobación de este Consulado, no tendría el apoyo de otro muy importante como era el de Lima, la otra pieza protagonista del sistema de galeones y que por su papel principal de Consulado mercantil intermediario con el resto de provincias y reinos que componían el Virreinato, fue segura su negativa a desgajar de su intermediación comercial al Reino de Chile. Poco, o más bien nada tenía que ganar esa corporación mercantil con la compañía si además se permitía la intromisión directa del comercio peninsular. No olvidemos los recelos que despertaban en Lima los registros a Buenos Aires y las potenciales introducciones hacia los mercados de Chile por el sur y Potosí hacia el norte.

En el caso de Filipinas, la situación sería similar por las fuertes resistencias de carácter corporativo. Evidentemente, las de Manila en primer lugar, que además durante las tres primeras décadas de la centuria se halló inmersa en un largo pleito[551] por dejar

[549] DELGADO BARRADO, 2009: 187-189.
[550] CARRERA, 1945, vol. III: 44-45.
[551] Gran parte del material recopilado puede verse en *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real, y Supremo de las Indias, a instancias de la ciudad de Manila, y demás de las Islas Philipinas, sobre la forma en que se ha de hacer, y continuar el comercio, y contratación de los texidos*

asentado un reglamento para el Galeón con el consenso más o menos claro de todos los intereses políticos y comerciales: los de la Corona y los de los comerciantes manilenses, novohispanos y peninsulares representados por Sevilla y Cádiz. En segundo lugar, la resistencia también vendría de parte del Consulado de México, que de forma indirecta, aunque no desconocida, actuaba con gran peso en el comercio del Pacífico entre Manila y Acapulco. Y el hecho de que la actividad comercial de la Carrera del Pacífico recayera sobre la ciudad de Cádiz en forma de Compañía y navegando desde Chile hacia Filipinas y viceversa, alejaría de ese lucrativo negocio a los almaceneros de México y a otros comerciantes del Virreinato novohispano, quienes desde prácticamente el establecimiento de la navegación comercial del Galeón de Manila en la segunda mitad del siglo XVI habían jugado, y seguían haciéndolo, un importante papel en dicho tráfico[552].

Aunque no sabemos si la decisión final para el establecimiento de una compañía de este tipo comportaba la eliminación del sistema del Galeón de Manila, en cualquier caso significaba una disputa a los intereses novohispanos y la introducción de nuevos actores en el espacio comercial del que se habían aprovechado hasta ese momento. Por tanto, dos de los más poderosos gremios mercantiles de América tenían razones para no apoyar ni permitir el establecimiento de una compañía de semejante perfil, por no hablar de la relación comercial ilícita que existía entre ambos virreinatos por la Mar del Sur. Por otro lado, estos tres consulados de Cádiz, Lima y México venían pugnando entre sí por definir sus esferas de protagonismo en la Carrera de Indias en el marco del Proyecto de flotas y galeones de 1720, cuestión compleja y varias veces revisada en la primera mitad del siglo XVIII[553].

Podemos darnos cuenta de que, pese a la forma que se quería dar de compañía, la navegación que denunció el Consulado de Sevilla en 1715 para la petición de Santiago Ransan estaba presente en esta. ¿Dónde podemos hallar aquí parte de la compensación?, probablemente en el hecho de establecer en Cádiz la sede y no que este comercio fuera controlado por comerciantes y desde los puertos de otras regiones o provincias españolas, como fuera Vizcaya en el caso de Ransan. A esto hay que añadir la reacción

de China en Nueva España, de Álvarez de Abreu, 1736, Biblioteca Digital Hispánica (en adelante BDH), R/33062.

[552] YUSTE, 2013: 85-106.

[553] Sobre este tema véase el capítulo I. José Patiño no escatimó esfuerzos en sus largos años en la Secretaría de Marina e Indias (1726-1736) para dotar de funcionalidad a este Proyecto y buscar una situación equilibrada entre los diferentes y poderosos gremios mercantiles de Lima, México y Cádiz, entre los que se enmascaraban también los intereses de los comerciantes extranjeros.

de los intereses extranjeros sobre este tipo de alternativas fuera del sistema del monopolio. Desde luego, si se consideraba un fondo de 4.000.000 de pesos es difícil pensar que este pudiera reunirse exclusivamente con comerciantes peninsulares, sobre todo cuando muchos de estos obtenían sus beneficios como testaferros de las casas comerciales extranjeras instaladas en Sevilla y, sobre todo, en Cádiz desde la segunda mitad del siglo XVII. No sabemos si permitiría la inclusión de extranjeros, aunque si una de las finalidades era fomentar las manufacturas peninsulares y designar un mercado protegido para las mismas y, en ese sentido, se quería reducir el volumen de mercancías extranjeras en este comercio, sin incluir en este caso a las asiáticas, podemos inclinarnos a pensar igualmente en la exclusión de los comerciantes extranjeros en este comercio. Un punto que como vemos, nos es difícil clarificar.

En el caso inglés, por ejemplo, podemos intuir su oposición por cuanto su interés por explotar al máximo el Navío de Permiso y el Asiento de Negros, les haría oponerse a cualquier sistema que se alejara del monopolio sobre el que se sustentaban sus propias concesiones. El hecho de que se destacara Chile y vincularlo a Filipinas suponía, además, un espacio alejado de su zona de actividad como era el arco atlántico americano, tanto lícita como ilícitamente, entre Veracruz y Buenos Aires, donde habían ubicado factorías en relación al asiento de negros y, por ello, significaría una fuga de plata sobre la que no podrían incidir y que probablemente debilitaría otros flujos de metal precioso sobre los que participaban, oficiales como fraudulentos, como Portobelo, Panamá o Río de la Plata.

El último elemento al que hemos hecho mención sobre el fondo común de los escritos y las ideas de Ripperdá se encuentra en la Real Fábrica de Guadalajara. En estos casos, la *Representación* de 1725 como las *Reflexiones* de fecha indeterminada, pero que circunscribimos a una similar a esa, no es descabellado pensar en una base coincidente con las ideas del ministro. Hablamos de escritos anónimos que, o su autor nunca quiso dejar constancia de su identidad, o se trataban de simples borradores a los que todavía no se había dado una forma definitiva pero que acabaron siendo recogidos por algún escribano o archivados por algún oficial de Secretaría. En cualquier caso, el tema de las manufacturas reales no fue ajeno a Ripperdá, sobre todo, porque con Alberoni todavía en el poder recibió el encargo de este para fomentar las fábricas españolas y durante un tiempo se ocupó de la dirección de la Real Fábrica de

Guadalajara[554]. De esta forma no sería ajeno a esta idea que su interés por aumentar la presencia de las manufacturas y géneros españoles en el comercio con América a la par que reducir el peso de los extranjeros le vincule, o extienda la influencia de este personaje sobre los escritos presentados para este período de la década de 1720, intentando concretarlo entre 1719 y 1725.

Si tenemos en cuenta un carácter proteccionista para las manufacturas peninsulares (junto a un fondo constitutivo para la compañía cuya cuantía volvería a proponerse para la Compañía Real de Filipinas) no se hacía mención de ese carácter exportador en el caso concreto de su venta en Asia por lo que es posible que ese interés estuviera más vinculado a Chile que al tipo de comercio, por sus mercaderías y frutos, que se practicaba en Filipinas. Esta diferencia podría confirmarse por lo que ya venimos afirmando y hemos visto con los casos anteriormente comentados y es que el principal producto exportador para Filipinas era la plata americana, incluso el propio José Patiño, como después veremos, limitó el permiso de plata en 1733 para la Compañía Real de Filipinas en 500.000 pesos.

B) *Las ideas del marqués de Santa Cruz de Marcenado: recopilador de proyectos filipinos*.

El mariscal de campo Álvaro Navia Ossorio[555], vizconde del Puerto o también conocido como el marqués de Santa Cruz de Marcenado no dedicó a la cuestión del comercio con Filipinas únicamente su *Rapsodia* del año 1732, donde se hacía eco del proyecto del marqués de Villadarias, sino que en la década anterior, concretamente en el año 1724, dio a conocer una serie de propuestas para aumentar el comercio de la Monarquía en sus *Reflexiones militares*, en el libro 9, capítulo 10. Su preocupación central era el aumento de los recursos para la Monarquía y que estos pudieran ser empleados en el aumento de sus fuerzas navales. Reconocía que no era un experto en la materia pero que no bastaba mencionar el hecho de ser necesaria una Armada poderosa si no se proponían medios que la hicieran posible[556].

La primera cuestión que planteaba era la de la compra de los navíos, preguntándose cuál era el impedimento para que España no pudiera adquirirlos, sin

[554] CARRERA, 1945, vol. III: 125-128.
[555] Sobre la obra y pensamiento del marqués de Santa Cruz de Marcenado puede consultarse SÁNCHEZ DEL ARCO, 1945; GALMÉS DE FUENTES, 2001; PALACIO, 1995: 11-18; PÉREZ-MAGALLÓN, 2017: 611-622.
[556] *Reflexiones militares…*, BDH, 3/51016-3/51026: 65.

intermediación, a Noruega o Moscovia cuando otras potencias con armadas mayores como Inglaterra u Holanda no escatimaban esfuerzos en realizar esta actividad de compra y venta de naves, ya fuese para abastecerse a sí mismos como para beneficiarse por su venta a terceros. Decía que si los españoles realizaran directamente esta compra de navíos podrían reducir su coste al evitar intermediarios. Incluso en esa actividad comercial podría darse salida a los productos de la tierra como los vinos y aguardientes donde, además de la ganancia obtenida por el trato directo, se eliminaría la intervención extranjera de esta actividad, pues era conocida la práctica que hacían los holandeses al comprar en Reus, Alicante, Málaga, Cádiz o Pontevedra estos frutos y venderlos después en los mercados del norte de Europa, adquiriéndolos los hanseáticos, daneses, moscovitas y demás escandinavos. Y el mismo caso se aplicaba a otros materiales necesarios para la construcción naval como las maderas, el hierro o el alquitrán de los que eran proveedores los países circundantes del Báltico, los que intercambiados por los de la tierra redundarían en beneficio de España, intensificando los lazos comerciales con aquellos países. De este trato se derivaría una posible alianza que ayudara en tiempos de guerra a distraer las fuerzas enemigas en otros escenarios, pensando fundamentalmente en ingleses y holandeses[557].

En este caso, Marcenado se alineaba con el contenido de algunos de los escritos anónimos vistos más arriba, partidarios de hacer más activo el comercio español con el Norte de Europa, en la convicción, al igual que el militar, de eliminar esa intermediación extranjera que a la larga resultaba lesiva a los intereses hispánicos.

Concretamente, de esa actividad que pudiera desplegarse con los mercados europeos ofrecía el caso de Moscovia[558], con la que a buen precio y a cambio de los géneros y productos españoles podrían conseguir mástiles y maderaje de todo tipo, alquitrán, pez, hierro, cáñamo y sebo; y llevar allí a comerciar vino, aguardiente, sal, jabón, tabaco, índigo, campeche, cochinilla, azúcar, naranja, limón, almendras, higos, pasas, aceitunas y anís. Vemos que en el catálogo que ofrece son abundantes los productos con los que generalmente comerciaban los cosecheros a Indias, y los mismos productos traídos de América como los tintes y el azúcar. Añadía a estos las maderas americanas, más específicamente para su aprovechamiento que para su intercambio,

[557] Ibídem: 67-69.

[558] Se hace aquí eco de un discurso ajeno, como hiciera posteriormente en el caso de Villadarias, pero sin revelar el nombre de su autor: "y así en lugar de mi discurso quisiera poner aquí el que un caballero capacísimo y negociante de país neutral me confió; pero no gusta de que por ahora se dé al público ni el autor ni el entero contexto".

alabando su duración y la calidad de los mástiles de La Habana, el cedro novohispano y la madera llamada Tiga de Filipinas "dura como el hierro, e impenetrable a las balas de un cañón"[559].

Para hablar de Filipinas no hace gala de una gran extensión en su discurso, limitándose a nombrar dos proyectos que no eran de su autoría. Uno era el de Pedro Pérez Moreno, amigo de Marcenado, al que dedica bastantes párrafos en su *Rapsodia* como comentarios de la obra de aquel. Se trataba de un español residente en Génova, pero del que dice tener el proyecto todavía en una fase muy inicial de desarrollo, en "anotaciones sueltas", para establecer una Compañía española de comercio a Indias. En opinión de Marcenado el trabajo de Moreno era muy conveniente y no dejaba de apremiarle para que lo terminara y remitiera a Felipe V. La otra propuesta provenía de un autor anónimo, el mismo del que se sirve para hablar del comercio de Moscovia, y se trataría de una Compañía de Filipinas. No daba detalles sobre su organización, ni pasos a seguir en su formación, destacando solo la ventajosa posición que tenían las islas Filipinas en el comercio asiático y con las Indias españolas. Pasaba después a hacer una relación de los productos que allí podían cargarse como el oro, perlas, ámbar gris, almizcle, bálsamos y contravenenos, jengibre, zarzaparrilla, casia, cacao, canela, azúcar, tabaco, índigo, sangre de drago, cera, algodón, tigas para la construcción naval, ébano, "palo vezzino y palo del Japón". A esto se sumarían otros productos orientales que los mercaderes de las regiones circundantes a las islas no dudarían en llevar a Manila si se estableciera allí el comercio, sin aclarar las rutas de navegación ni las escalas para los barcos españoles. Para España no habría problema en dar salida en Filipinas a sus productos como el hierro, el aguardiente, el aceite, el vino, paños y mercerías, las armas y también la cochinilla de las Indias[560].

Esta contribución de Marcenado, más recopiladora que creativa, se suma a la corriente que en esa década de 1720 veía en el comercio y las compañías la manera de paliar la escasez de recursos. Así se buscaría aumentar esa disponibilidad con unas mayores cotas de participación mercantil ampliando los horizontes de la actividad comercial española no reduciéndola a un mero receptor, sino alentando su intermediación y presencia en mercados de los que podía beneficiarse, como era el del Báltico y el norte de Europa y otros que, aun estando bajo sus dominios, no gozaban del aprovechamiento que de ellos podía hacerse por parte de la cabecera peninsular

[559] Ibídem: 69-71.
[560] Ibídem: 73-74.

promoviendo en ello un esfuerzo de integración entre navegación y regiones, o provincias, como veíamos en la posible conexión que aventuraban entre Cádiz, Chile y Filipinas.

4.1.4. La influencia exterior: la Compañía de Ostende.

Tanto los elementos de presión interna como externa ejercieron un papel en todo este proceso a la hora de concretar o impedir que determinadas medidas acabaran por realizarse. Hemos desatacado los elementos de oposición a la puesta en práctica de esas ideas pero, no fueron los únicos precisamente. También los hubo fomentadores. Evidentemente, los primeros fueron los mismos autores e impulsores de estos proyectos, generalmente de carácter y origen español. No obstante, unidos a estos no faltaron casos que alentaran la toma de decisiones, o al menos la idea de tomarlas, procedentes del exterior. El más destacado en esta década de 1720 fue la creación de la Compañía de Ostende.

El primer intento de crear una Compañía de Indias de Flandes acabó en fracaso, pero el gobierno imperial otorgó cartas de mar a flamencos y brabanzones[561] que quisieran negociar en Indias asumiendo estos todos los riesgos y los gastos. Varios armadores de Amberes se implicaron en este tráfico y en vista del buen camino que tomaban surgió de nuevo la idea de formar una gran Compañía. El proyecto fue aprobado por el emperador en diciembre de 1722 y por el artículo primero se le concedió la facultad de navegar y comerciar en las Indias Orientales y Occidentales, en las costas de África a ambos lados del cabo de Buena Esperanza y en los puertos, costas, ríos y lugares donde el resto de países traficaban libremente. Tendría el privilegio de esta navegación y negociación por treinta años. Previamente, en 1718, mediante unos tratados concertados con el Imperio, el sultán otomano había otorgado a las ciudades de Fiume y Trieste unos privilegios para el comercio en Oriente Próximo[562].

No tardó Trieste, en 1719, en contar con su propia Compañía para el comercio de Levante. Esta posición ventajosa pudo motivar que en un determinado momento Carlos VI decidiera trasladar la Compañía de Ostende a las costas del mar Adriático. Esta Compañía tuvo su centro económico en Amberes donde con el impulso comercial, sobre todo a partir de 1724, se abrieron astilleros y una manufactura para el entintado de los

[561] Término utilizado para referirse a los naturales de Brabante.
[562] CARRERA, 1945, vol. III: 42-43.

géneros de algodón en Villorde. Extendió su radio de acción hasta Cantón donde se efectuaban las compras de té y porcelana china, pero sus factorías se radicaron en la costa oriental de la India y el delta del Ganges. La Compañía estuvo alimentada en todo este despliegue, en parte, por aquellos comerciantes franceses, holandeses e ingleses que, con motivo del monopolio que ejercían las compañías orientales de sus respectivos países, se habían visto privados de poder acceder a ese comercio por aquella vía[563]. Un ejemplo de esto, como hemos podido ver, fue el que destacaba la Real Cédula enviada a Filipinas sobre la conjunción de intereses entre comerciantes europeos, fenómeno anterior al de la aparición de la Compañía.

En los tratados firmados con Viena en 1725, cuatro en total de diferente contenido, tuvo especial relevancia el dedicado al comercio y navegación. España mostró un reconocimiento destacado a la Compañía de Ostende. Esta Compañía, que imitaba los modelos holandés e inglés para las Indias Orientales, había fundado prósperas factorías en la costa de Coromandel y el curso del Ganges, y pretendía extender su actividad mercantil a las costas americanas españolas y en África.

La Compañía de Ostende o *Nueva Compañía de Flandes* fue concebida en 1718 cuando los Países Bajos españoles estaban ya bajo dominio austríaco. Sus características fundacionales fueron: un fondo de capital de 6.000.000 de florines, una cantidad superior a los 2.500.000 pesos según Uztáriz[564], divididos en 1.000 acciones de 6.000 florines cada una; la dirección la compondrían ocho hombres, ricos y destacados negociantes de Flandes, cuyo período de gestión sería de seis años; su principal establecimiento estaría en Coromandel, en la ciudad de Sundraspatán, en la India, y las sedes europeas serían Brujas y Ostende, adonde se transportarían todas las mercancías de la India para su venta. En esa fecha contaba ya con la autorización del emperador mogol para construir un fuerte en sus estados[565].

Los buenos inicios de la Compañía de Ostende, de actividad creciente desde 1720, atrajeron el interés del emperador. Este se vinculó a la compañía en 1723 con la concesión de una serie de privilegios por treinta años, en los que durante tres de estos tendría la franquicia total de todas sus importaciones y el emperador accedería con una participación de 300.000 escudos. Este respaldo público hizo que el fondo de la Compañía no tuviera obstáculos para completarse aumentando al mismo tiempo el valor

[563] SOBOUL-LEMARCHAND-FOGEL, 1993, vol. II: 598 y 700.
[564] UZTARIZ, [1742], 1968: 88.
[565] PULIDO BUENO, 1998: 212.

de la misma. Sus acciones ofrecieron una plusvalía de entre el 12 y 15% sobre el valor nominal. Sin embargo, este amparo imperial despertó el recelo de las potencias europeas, Inglaterra y Holanda principalmente, que llevaban largas décadas asentadas en las Indias Orientales mediante sus propias compañías privilegiadas, quienes en 1723 y 1724 presionaron diplomáticamente a Austria y amenazaron militarmente al emperador. Argumentaban que la instauración de ese tipo de Compañía en Flandes violaba los tratados internacionales; Francia, por su parte, prohibió a sus súbditos la participación en dicha empresa mercantil[566].

En 1725, que España decidiera concertar una alianza con Austria donde se incluían importantes acuerdos comerciales no ayudó a reducir la presión que se había ejercido sobre Carlos VI y la Compañía de Ostende. Si la figura destacada en este giro diplomático dado por España fue Ripperdá, otros protagonistas como José Patiño fueron también partidarios de este tipo de fórmulas comerciales. Aunque receloso de los manejos de Ripperdá, quien acabó por destituirlo como intendente general de Marina, Patiño, desde una posición privilegiada por los cargos que ocupó, seguramente estuvo bien informado sobre la Compañía de Ostende viéndose implicado en la conveniencia de apoyar y continuar con esa empresa mercantil.

En este caso, involucrarse con la Compañía de Ostende significaba competir y disputarle el espacio de comercio y navegación a las Compañías de las Indias Orientales holandesa e inglesa. La actitud de Patiño se puso pronto de manifiesto en 1726, apartado ya Ripperdá del poder, y elevado este a la máxima posición para los asuntos de Marina e Indias al ofrecer al emperador el traslado de la Compañía de Ostende a la ciudad de Cádiz en el momento en que se planeaba ubicarla en Trieste[567]. Sobre la base de la estructura de la Compañía de Ostende planeó hacer de Cádiz una sede del comercio internacional y de integración del comercio hispano-austriaco a través de Italia, por Trieste y Livorno, con el resto del comercio europeo, mediterráneo y de las Indias Orientales y Occidentales[568]. No se alejaba del pensamiento de Patiño la idea de hacer de Cádiz una sede del comercio universal, como ya planeara originalmente de acuerdo a los mandatos de Andrés de Pez siguiendo las ideas de Pérez Bustamante[569].

Esta vinculación entre los planes flamenco-austriacos con los hispánicos, de carácter comercial y organizativo, no gozaron de prosperidad, hasta tal punto que en

[566] Ibídem: 213.
[567] Ibídem: 216-217.
[568] DELGADO BARRADO, 1997: 196.
[569] Véase el capítulo I.

1727 España se encontraba de nuevo en guerra contra Gran Bretaña. Estos planes, y la hostilidad que había despertado en los rivales marítimos, tuvieron que ser dados de lado como contrapartida al apaciguamiento y establecimiento del equilibrio político europeo. El cual se alcanzó con la firma del Acta del Pardo en marzo de 1728, donde además del reconocimiento de los acuerdos de Utrecht se convino la extinción de la Compañía de Ostende; primero se suspendió la actividad con la Compañía por cinco años y después del Tratado de Sevilla de 1729 fueron anulados los acuerdos previos con Austria de 1725, que hacía efectiva la abolición de la misma. Por parte austriaca, el emperador abolió la Compañía en 1731 en virtud del tratado firmado con Inglaterra. Los interesados en el comercio de las Indias Orientales procedieron mediante medios indirectos como el fletamento de buques con pabellones de príncipes soberanos que los alquilaban[570].

No erró Uztáriz cuando expuso la suerte que correría esta Compañía de Ostende[571], viendo solo su supervivencia mediante el apoyo de Francia o Inglaterra contra los intereses holandeses. Pero, todavía podemos platearnos una cuestión más ¿cómo podía afectar esta Compañía en la Carrera del Pacífico que practicaban los españoles desde Filipinas hacia Nueva España? Si, como ya hemos dicho el radio de actividad de la Compañía afectaba también a las Indias Orientales, no abarcaban estas lo que desde el punto de vista hispánico podían considerarse sus Indias Orientales, desde las Filipinas y su prolongada navegación por la Mar del Sur hacia las costas americanas. Más bien parecía definirse de forma similar a como lo venían realizando otras compañías europeas ya asentadas en aguas del océano Índico y costas de Extremo Oriente, lo que no afectaría directamente a la Carrera del Pacífico que practicaban los españoles desde Manila. Esta forma de entender y dividir las esferas de actuación entre Compañía de comercio y reglamento comercial para la Carrera del Pacífico se hizo manifiesta de nuevo como planteamiento con la Compañía Real de Filipinas auspiciada por Patiño en 1733.

[570] PULIDO, 1998: 228 y 252; CARRERA, 1945, vol. III: 57.
[571] UZTARIZ, [1742], 1968: 88-89.

4.1.5 La década de 1730: continuidad y valor de la Compañía como proyecto comercial.

A) *Los planteamientos del marqués de Villadarias a través de la compilación de Santa Cruz de Marcenado*.

Antes de centrarnos en la gestión que hiciera el ministro de Marina e Indias en lo que fue la mayor elaboración dispositiva de la *Compañía Real de Filipinas* en 1733, debemos referirnos a aquellos proyectos anteriores que en la década de 1730 allanaron el camino para esta gestión institucional.

Uno de los textos más conocidos es el que escribiera el marqués de Santa Cruz de Marcenado en 1732, la *Rapsodia económico político monárquica*. En el caso concreto del contenido sobre Filipinas incluido en la obra, dice Marcenado, como hiciera en sus *Reflexiones militares*, que los proyectos que presenta no son de su propia mano sino que, con el permiso de sus autores, los ha incluido en su escrito. En el mes de marzo de 1731, el marqués de Villadarias dio a conocer a Marcenado, según él mismo refiere, su proyecto para una Compañía General de las Indias Españolas. Según Villadarias quedarían excluidos de esta Compañía los comerciantes extranjeros y la constituiría un fondo de catorce millones de pesos. En cuanto a su organización, la formarían dos grandes consejos, uno en Indias y el otro, superior, en España. El de Indias parece ubicarlo en México porque dice que de este habría dos consejos subdelegados en Perú y Chile. Estarían compuestos por hombres prácticos en el comercio y la navegación pero también conocedores de los temas militares y legislativos. Un tercer consejo subdelegado del de México estaría en Filipinas, encargándose del comercio con China, buscando evitar la salida de plata y la introducción de sedas en América en perjuicio de las de España. Se ocupó también del tema de la circulación del metal precioso, en este caso Villadarias siguió las ideas de otro escrito del que fuera fiscal de Cruzada e Indias entre los años 1705 y 1706, José de Scals, marqués de Torreverona, proponiendo moderar los quintos de oro y plata para favorecer la extracción de las minas, comprar cuantas porciones se produjeran en Indias y convertirla en moneda.

Junto al resumen de los artículos del proyecto de Villadarias hizo Marcenado sus propios comentarios y reflexiones apuntando que él no tendría inconveniente en permitir la participación del comercio extranjero en la mitad de los fondos de la Compañía. Sobre la distribución de los consejos se muestra conforme con las sedes de

México y Lima, pero siendo ambos de segundo orden. E incluiría dos de un tercer orden, el de Manila y otro en la Tierra Magallánica. Habría otro consejo de tercer orden establecido en Cádiz, por lo que, presumiblemente, el consejo superior que Villadarias establecería en España estaría en la Corte. Para la promoción de los consejeros veía necesario que estos, para ganar experiencia en el manejo de sus funciones y en la dirección de la Compañía, ascendieran desde los consejos inferiores a los superiores. Y para el tema de la circulación del oro y la plata refería que habría que ajustarlo con un reglamento sobre vajillas y muebles de oro y plata[572].

Poco resaltaba del escrito de Villadarias a partir del resumen que ofrecía Marcenado. Sin embargo, hemos podido subsanar en parte esta falta con lo que pensamos que es una copia de la obra de Villadarias al compararla con el resumen, incluida en la *Miscelánea* de Manuel José de Ayala. Esta se presentaría bajo el extenso título de *Discurso sobre la negligencia y abandono con que se miraba en España el esencialísimo punto del Comercio, permitiendo que los reinos extranjeros, con ruina de estos, disfrutasen a su arbitrio de los inmensos tesoros de nuestras Indias; lo que únicamente podría remediarse con el establecimiento de una Compañía para toda la América española*[573].

Sobre el caso de Filipinas y el comercio de China decía Villadarias:

> 20. A las Philipinas era indispensable también enviase la Compañía otro Consejo delegado de Dirección como al Perú y Chile dependiente del de México esto es si se redujese aquel Comercio a forma útil pues al presente es sumamente ruinoso respecto de que por razón del que se hace con la China se introducen en las Indias españolas infinitas cantidades de sedas y otros géneros mucho más allá de lo permitido con notable detrimento de los que de España se llevarían, y serían producto de sus fábricas y frutos constando esto a más de la ruina de nuestro comercio muchos millones de plata que pasan al Asia sepultándose en ella, y defraudándolos a los españoles en lugar que entonces se atajasen estos daños cerrando el tráfico en lo que no fuese conveniente y redundase en bien general de la nación. Y como en la China se carece de plata al paso que abunda el oro, con el cual, la compran aquellos naturales dando crecido interés se podría sujetar aquel comercio a este solo cambio prohibiendo lo que fuese manufactura (pues destruyen las nuestras) y permitiéndolo únicamente en lo que lejos de producir mal asegurase bien pero con la calidad de que se conmutasen géneros por géneros.

[572] *Rapsodia económico político monárquica*…, BDH, U/1577: 211-217 y 228.
[573] RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II 2862, ff. 19r.-73v.

> Expediente con el cual se conseguía traer a España muchas mayores porciones de plata y oro, fomentar nuestras fábricas y mantener en sus conductos y naturales vasos toda esta abundante sangre que se extraviaba. Pero sin formar una Compañía como se refiere, sin tener una más reglada marina y sin excluir extranjeros es casi quimera, ni en este punto ni en los demás esperar ni proponerse ventajas de tanta consecuencia.[574]

La conclusión a la que llegaba era a la reducción del comercio de metales preciosos basados en el intercambio de los mismos, el de la plata por el oro, no admitiendo a cambio de esta productos o géneros. Tradicionalmente se había argumentado que el flujo de plata hacia Oriente se debía al déficit producido por los intercambios entre Asia y Europa que solo podían ser saldados con el envío de grandes cantidades de ese metal. Sin embargo, y sin descartar del todo este razonamiento, se ha puesto el acento sobre la cuestión de la circulación monetaria internacional. Y esto es algo que señala el propio Villadarias, el doble aprecio de la plata en Oriente era un reclamo para llevarla a los mercados chinos, con el consiguiente beneficio del arbitraje monetario[575].

Se establecería así Manila como una plaza de intercambio de metales, en este caso beneficiosa a ojos de los españoles, y también del resto de europeos, por el mayor valor que en Oriente se daba a la plata respecto al oro produciendo el contraste bimetálico en aquellos mercados una ganancia provechosa respecto a los mercados europeos, donde ese mismo oro intercambiado en Asia produciría en Europa unos mayores rendimientos en plata. Siguiendo este razonamiento, podría contenerse una mayor cantidad de plata en los circuitos de la Monarquía Hispánica. Paralelamente a este intercambio metalífero, y como complemento del mismo, menciona que podía ampliarse el intercambio de géneros, siempre y cuando estos se realicen a cambio de otros géneros, así de esta separación comercial se podría asegurar que las remisiones hacia España de ese comercio sean de una mayor cantidad de plata y oro, y que el reducir el intercambio a géneros por géneros permitiría fomentar la producción peninsular. Lo que no nos queda tan claro es el siguiente paso que se daría en ese circuito de intercambios y cómo enlazaría con el resto del comercio de la Compañía, ni el papel que tendrían esos metales rescatados de los mercados de Asia en otros mercados donde comerciar como Europa o las Indias.

[574] Ibídem: ff. 33r.-v.
[575] BERNAL, 2005: 328-329.

No fue ese el único párrafo dedicado al comercio de Filipinas que encontramos en todo su discurso. Más adelante ofrecía unas líneas más sobre el tema como parte de sus reflexiones sobre las conveniencias y utilidades de poner en práctica dicha Compañía. Así, precisaba que la ganancia que pudiera obtener sobre la permuta de metales, la plata por el oro, estaría en torno al 40, 50 o 60% de tal forma que el producto de 1.000.000 de pesos sería 1.500.000 aproximadamente. Sin ser un reparo en este caso el envío de la plata acuñada, en lugar de en barras o en piña, según las necesidades del comercio oriental. Y reiteraba que al no permitir el intercambio de metal por el de manufacturas chinas serviría para lograr el aumento de las propias y asegurar la riqueza de la Compañía[576].

Sobre los metales preciosos, como ya indicáramos más arriba, tuvo Villadarias en alta consideración las ideas de don José de Scals, marqués de Torreverona, fiscal de los Consejos de Cruzada y de Indias, sobre el beneficio de los quintos de Indias a partir de su compra y amonedación, y que en los años 1705 y 1706 dio lugar a un debate entre este y el marqués de Villarocha (o Villa Rocha). Este criticó y rechazó sus ideas pero, sin embargo, para Villadarias esta era la prueba más sólida de la validez de lo propuesto por aquel fiscal, su seguridad y la conveniencia de su práctica, mencionando que incluso llegó a prepararse su instrucción para el ministro que debía ejecutarla pero que debido a la ocupación de Madrid por el archiduque Carlos de Habsburgo en 1706 y a otros inconvenientes de "aquellos turbados tiempos escondidas al conocimiento público hasta que hoy, suspendieron que tuviese éxito". Pensaba que así aumentaría la extracción de metales y el trabajo de las minas y, como sería imperativo convertirlo todo en moneda, se asegurarían más fondos para el comercio de España con las Indias[577].

B) ***América meridional y la continuidad del comercio hacia Asia.***

Además del papel de Villadarias, Marcenado da a conocer también otro proyecto cuyo autor le había permitido extractarlo en abril de 1731. Decía ser un caballero italiano que había estado más de tres veces en aquellos países, pero al final del resumen de estas anotaciones aclara que de los papeles que le dejaron, tres en total, solo pudo traducir uno y que quedaban por incluir en su obra otros dos, uno referido al comercio de España

[576] Ibídem: ff. 68r.-69r.
[577] Ibídem: ff. 34r.-35r.

con Filipinas, de lo que algo sí deja caer, y el otro sobre el comercio con Moscovia, de lo que sí se ocupó Marcenado, aunque no muy extensamente en sus *Reflexiones*.

Volvía a aparecer de nuevo aquí la conexión entre el Mar del Sur, la costa suramericana del Pacífico y las islas Filipinas con la formación de una compañía. El primer paso que describía era fortificar un puerto en la Tierra Magallánica y construir allí almacenes, desde donde hacer el comercio directo con Filipinas. Esta escala permitiría que los barcos que iniciaran su navegación desde la Península pudieran repararse y re-avituallarse para proseguir su viaje hasta Asia. De esta forma se evitarían muchos inconvenientes que, decía, se padecían en la ruta tradicional compuesta por una doble navegación oceánica y la travesía por tierra desde Veracruz hasta Acapulco. Aseguraba que la Tierra Magallánica, igualmente dominante sobre las Indias Occidentales y Orientales, sería fácilmente resguardada por los guardacostas y difícil la presencia enemiga en aquellas latitudes. Esta Compañía, ofrecería un servicio al rey sirviendo sus navíos para pertrechar los puertos de Filipinas y del reino de Chile como el de Valdivia, u otros de su derrotero, y enviar allí a los soldados y oficiales, precisando "a razón de 25 o 30 soldados y de 15 a 20 toneladas por navío" y francos de flete[578].

Después se limitaba a apuntar el beneficio que produciría a España que esta hiciera el comercio directo con Filipinas, pudiendo traer los preciados productos orientales, no solo especias, y algodón y seda en rama para abastecer las fábricas peninsulares; y atraer el beneficio del intercambio de los metales preciosos, del que hablara Villadarias, desde las Indias a España. Aclaraba Marcenado que las siguientes líneas del papel que le prestaron se centraban en los medios necesarios para defender el Mar del Sur, y consideraba ser estas anotaciones anteriores al proyecto de establecer la Compañía de Filipinas. En primer lugar rechazaba la idea de seguir manteniendo El Callao como puerto principal de invernada de la escuadra de la Mar del Sur, proponiendo para esta función Valdivia por las siguientes razones: predominio de un clima más templado; por estar más próximo a los accesos al Pacífico y, por ello, poder actuar con mayor rapidez; los precios no eran tan altos y había víveres y maderas en abundancia; la tierra era fértil y favorable para el cultivo de cáñamo, granos, vino y manzanos para la sidra así como para el mantenimiento de ganado; había agua dulce y

[578] *Rapsodia*…, BDH, U/1577: 229-231.

mucho pescado. Asegurar una posición como Valdivia y aumentar la presencia allí permitiría, además, un mayor control de la población indígena[579].

Las fuerzas navales propuestas para esa escuadra serían en total seis navíos, dos galeras y seis batecues[580] (sic) de a diez piezas. En el caso de los navíos, dos de sesenta piezas, dos de cincuenta piezas y los otros dos de cuarenta piezas. Para este refuerzo de Valdivia propuso también el envío de seiscientos infantes, otros seiscientos marineros y doscientos artífices para la construcción de embarcaciones, casas y demás. A partir de este punto añade Marcenado un par de breves apreciaciones. Del número total de embarcaciones creía posible que algunas pudieran destacarse en Buenos Aires o en el puerto de San Julián, más al sur pero en la costa atlántica de América, de manera que se pudieran cubrir así las dos vertientes marítimas considerando la Tierra Magallánica como vértice. Y añadía en su segunda apreciación[581]:

> *que en todas las Indias sería de suma importancia dar a las milicias del país un reglamento mejor que el que oigo decir tienen, y enviar a su comando con razonable sueldo parte de los oficiales, que en la primera paz se reformen. El proyecto para reglamento de milicias en España, le tengo comenzado. Mucho de él pudiera ser aplicable a las milicias de Indias; pero me dicen que el señor don Joseph Patiño trabaja en uno y otro: tantos anteriores aciertos de aquel ministro aseguran el de cualquiera obra que emprenda: por lo cual, y por la debida veneración a su persona, le cedo el terreno y me abstengo del asunto*[582].

Estas ideas incluidas en la obra de Marcenado a las que no se opuso, sino todo lo contrario, y que consideraba dignas de ponerse en marcha y por eso estimaba el incluirlas en sus propios escritos, añadiendo a las mismas pequeñas reflexiones y matices pero sin profundizar en un análisis que sirviera para desmontar los argumentos que recogían, no pudieron traspasar el plano teórico por lo que su atención no fue más allá del proceso acumulativo del proyectismo para esta primera mitad del siglo XVIII, sin poder ofrecer un plano activo fuera del papel.

No hay una gran diferencia sobre la idea de Compañía para las islas Filipinas en los primeros años de la década de 1730 de lo que fue la de 1720: siguen siendo

[579] Ibídem: 231-235.
[580] Entendemos que se trata de algún tipo de embarcación.
[581] *Rapsodia*…, BDH, U/1577, pp. 235-236.
[582] La cursiva es del texto.

favorables y útiles las conexiones náuticas entre el Pacífico sur y el archipiélago asiático, el fomento de la producción peninsular y el aumento de la presencia de las manufacturas españolas en los mercados de sus dominios y, por último, algo que enfatizó Villadarias, pero que era una práctica común extendida por los europeos desde el siglo XVI, el fenómeno del beneficio del intercambio bimetálico con los mercaderes orientales y el aprovechamiento del agiotaje.

Además, no hay referencias directas al Reglamento del comercio transpacífico en estas tres primeras décadas de la centuria. Dándose un doble camino, en paralelo pero no entremezclado, entre proyectismo y reforma del Reglamento. No dejaba de ser llamativa esta ausencia por lo que representaba la Carrera del Pacífico como único vínculo comercial entre Asia y América y más todavía cuando esta se planteaba en la forma de compañía sin hacer mención, ya fuese en su permanencia o cese, a la línea Manila-Acapulco. Las referencias aparecerían después, apuntando más a la coexistencia de los dos sistemas comerciales y su complementariedad.

No obstante, aunque solo asistimos a ese proceso acumulativo durante estas décadas iniciales del siglo XVIII, eso no invalida su importancia por la ausencia de su ejecución. El valor de este tipo de escritos no radicaba exclusivamente en la utilidad que pudieran desprenderse de los mismos al demostrarse la correlación entre la realidad que describían y las soluciones que procuraban aportar al transformarla. Siendo esta su función principal en el caso de que tuvieran un recorrido completo desde la plasmación de una idea hasta esa "verificación" de su aplicación, no podemos descartar el proyectismo como objeto de estudio por no haber cumplido todos los pasos de dicho recorrido, sino que su propia acumulación, examen y sobreescritura los elevaba a un plano de importancia de primer orden en la confrontación discursiva a la hora de abordar y definir una política indiana para Filipinas.

El caso del archipiélago representaba una serie de particularidades, pero son dos las más destacables: en primer lugar el paradigma de su modelo económico que impregnaba todos los aspectos de la relación socio-política de las islas. Se trataría de la articulación comercial representada por el sistema del Galeón de Manila. La segunda sería, el de su distancia respecto a la Península que convertía al archipiélago en el punto más lejano si tomamos como foco irradiador de la política indiana la Corte madrileña. Esta consideración estuvo presente en los escritos que hemos visto hasta el momento, condicionándolos de manera notable. Sí es cierto que, en el caso de la primera particularidad, no hay menciones expresas al comercio del Galeón de Manila tanto en el

sentido de su reforma desde el proyectismo como el de su rechazo o anulación por otra fórmula comercial.

Esta ausencia, destacable sin duda, no debe tapar la apreciación de que el debate sobre el tratamiento de un reglamento comercial para las islas fundado en el sistema del Galeón tenía un circuito y unos interlocutores propios, lo cual no eximía a dicha temática de ser abordada por autores ajenos a él o, incluso, inmersos de lleno en la disputa constante, reactivada cada muy poco tiempo, sobre el Galeón de Manila. Estas voces tenían representantes declarados siendo principalmente el Cabildo secular de Manila y los compromisarios de su comercio los que hacían valer una postura, así como el Consulado de Cádiz por otro lado y, como pivote compensatorio la Corona y sus ministros representados en varias instituciones indianas como la Casa de la Contratación, el Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias. Como decimos, durante estos años, la cuestión del reglamento comercial no apareció abordada por el proyectismo y quedó esta encuadrada en un círculo institucional que podemos denominar oficial, con avances y retrocesos en función de la postura que obtuviera una mayor predisposición de la Corona en un momento concreto.

Los motivos de esta ausencia no están muy claros. Lo único que podemos pensar es que la plasmación de una nueva fórmula comercial para las islas Filipinas llevara implícita la interrupción parcial o total de la línea comercial entre Manila y Acapulco. Pero, como hemos podido ver no se hacía manifiesto ni su rechazo ni su mantenimiento, por lo que no quedaba clara la complementariedad de los proyectos descritos con la articulación comercial secular del Pacífico hispánico. La segunda particularidad era la que resaltaba en un primer plano la ruta a seguir y su mantenimiento, ya que inevitablemente la descripción de un modelo comercial para las islas diferente al vigente hasta entonces pasaba por una mínima dedicación al transporte.

Así, no hubo una intromisión del proyectismo en lo que podemos entender como un debate oficial para el reglamento comercial de las islas. Es posible que este distanciamiento se debiera a las esferas que todavía procuraban guardarse unas de otras pero que, inevitablemente tenían un punto de conexión en la Corte y su espacio político en el que los individuos se movían como protectores de ideas particulares y como miembros de una institución. Y es precisamente aquí, donde adquirieron valor los escritos que conformaron ese campo ya que apoyaron y enriquecieron un acervo del saber indiano con el que precisamente se sustentaban estos debates, en los que la acumulación de conocimiento servía como base para su misma preparación y al mismo

tiempo eran el foco sobre los que pensar y actuar. Se repetían ideas y se rechazaban, se reformulaban y se volvían a enunciar dejando su huella en las mismas el propio paso del tiempo pero sin desecharlas del todo, algo de lo que su propia conservación en las dependencias de los archivos de los Consejos y Secretarías nos habla.

Parte II. Filipinas y la Secretaría de Marina e Indias: el proyecto patiñista.

4.2. La década de 1730: Patiño y el camino hacia la *Compañía Real de Filipinas*.

El rasgo distintivo que acompañó a las propuestas de los escritos de esta década fue que su plasmación en el terreno teórico tuvo un paso más en su concreción administrativa, aunque no pudo aplicarse aún en términos estrictamente funcionales. Esa concreción administrativa estuvo acompañada y apoyada por las instituciones peninsulares y aquellos que las representaban, destacando comerciantes importantes del ámbito mercantil andaluz y a José Patiño quien, desde 1726, ocupaba la Secretaría de Marina e Indias, entre otros muchos cargos.

Al mismo tiempo, la imagen e influencia que tenían las compañías de las Indias Orientales europeas se vio renovada con el caso de la Compañía de Ostende así como con la reorganización del comercio oriental francés por los mismos años[583], nuevos ímpetus que se sumaban a las ya arraigadas VOC (Compañía Holandesa de las Indias Orientales) y EIC (Compañía Inglesa de las Indias Orientales). Así, sin apartar la vista de este modelo, fue alimentada la iniciativa de poner en marcha compañías de comercio similares.

El primer intento de 1731, entre los cuatro autorizados entre esa fecha y 1736[584], tuvo como sede Sevilla pero la presión angloholandesa dio al traste con este primer esbozo. El segundo partió de la mano de un grupo de comerciantes de Cádiz: Manuel de Arriaga, Francisco de Arteaga, Juan Martínez de Albinagorta y Juan de Leaegui. La conexión comercial entre Cádiz y Manila se haría a través de la navegación por el cabo

[583] Sin tener un comercio tan importante en el Índico y Extremo Oriente como el de los ingleses y los holandeses sí hubo un incremento de este durante la primera mitad del siglo XVIII. El comercio francés en aquellas latitudes no se vio perjudicado por Law, e incluso cuando este se hizo cargo de las finanzas francesas la Compañía francesa de las Indias Orientales conoció cierta revitalización en 1719. Desde 1723, debido a la reorganización de la que fue objeto el comercio con Oriente en Francia después de finalizar el sistema creado por el escocés se dio paso a dos décadas de prosperidad y estabilidad comercial. El tráfico se fue incrementando poco a poco alcanzando sus máximos durante la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748). Sin embargo, una de las consecuencias que arrastró desde la época de Law fue la imposibilidad de aumentar su fondo, debido al mal recuerdo de la especulación de las acciones en 1719, lo que a la larga acabó endeudando a la Compañía. Destacaron dos centros en la India, Pondichery, que a la altura de 1740 contaba con 20.000 habitantes, y Chandernagor, importante centro comercial interior con 15.000 habitantes. A estos se unieron en la década de 1720 otros puestos comerciales como Mahé en la costa de Malabar; Yanaon en la costa de Orissa; Balasor en Bengala y una factoría en Karikal, en la costa de Coromandel. SOBOUL-LEMARCHAND-FOGEL, 1993, vol. I: 66-67.

[584] BONIALIAN, 2012: 127-128.

de Buena Esperanza. Fue aprobado el 26 de abril del año 1732 pero sin llegar a tener actividad. Con el mismo resultado fue aprobado el proyecto del secretario José Patiño en 1733. Este gozó de un planteamiento más elaborado e incluso le fue concedida una estructura en base a unas ordenanzas en las que se definía su organización y sus ámbitos de actuación, entre otros detalles. Estas tentativas contaron con elementos comunes como la conexión directa entre Cádiz y Filipinas, sin intermediación o escala comercial en otras provincias o regiones de la Monarquía, pero con una amplitud geográfica notable pues además de Filipinas mencionaban las Indias Orientales, las costas africanas occidentales y orientales y todos aquellos lugares donde las demás naciones realizaran el tráfico libremente[585]. En ese sentido parecía apuntarse al tipo de Compañía por la que Uztáriz, en parte, sí había dado su visto bueno:

> y parece, que solo se podría permitir la de algunos Negociantes, que se inclinasen a establecer las Navegacion, y algun moderado trafico en las Indias Orientales, navegando por las costas de Africa, y valiendose en las de Asia del abrigo, y auxilio de las Islas Filipinas, como algunos Vassallos de su Magestad lo han ideado, con la calidad de executarlo a su costa, y sin que su Magestad aventure sus Armas, y caudales en Navegaciones tan dilatadas, y empressas de dudoso éxito, como lo puede ser esta, a menos que correindo todo por quenta de los mismos interesados en la Compañía, pudiesen con su industria, y aplicación vencer las dificultades, que se contemplan, y se han apuntado en otros Capitulos; pero si llegase el caso de planificar, y seguir semejante intento, se deberian prescribir las reglas convenientes para que se executasse este Comercio en los parages, que no lo embaracen los Tratados de Pazes, y sin perjuicio de las manufacturas de España, ni de sus Comercios con la America; y podría su Magestad ayudarlos, y alentarnos tambien con alguna Artillería, y Municiones, y con otros auxilios acá, y en las Filipinas, siempre debajo de las mencionadas precauciones.[586]

En el caso de la licencia concedida en 1732 la duración de la misma se estipulaba en diez años, y por cada uno de ellos se reconocía el derecho a poder enviar entre dos y cuatro barcos de treinta o cincuenta cañones y su carga sería registrada por el presidente y los jueces del tribunal de la Casa de la Contratación. Por el primer artículo de la cédula se aclara que el comercio solo se concedía a españoles. Quedaban exentos de los derechos de toneladas, extranjería y media annata, excepto el pago de ochocientos pesos

[585] ALFONSO-MARTÍNEZ, 2013: 333.
[586] UZTARIZ, [1742], 1968: 95.

por cada navío que despachasen fuese cual fuese su porte. Los productos españoles y europeos que transportaran se ajustarían a los derechos de salida recogidos en el Real Proyecto de 5 de abril de 1720. Se les permitía llevar hasta 300.000 pesos en plata para adquirir géneros asiáticos, pagando el 1% como derechos de salida. Como concesión destacada podían cambiar el sobrante en plata por oro una vez completada la carga en los puertos orientales. Solo se les impuso una restricción importante y fue que tenían permiso para traer cincuenta toneladas de seda por cada navío que únicamente podían vender en el extranjero. Los derechos de entrada quedaron fijados en un 8% para la especiería y 5% para los demás artículos. No se puso límite al capital inicial de la Compañía[587].

4.2.1. Un primer precedente: la solicitud de Patiño a los ministros de la Real Audiencia de Manila sobre navegación y comercio.

Antes de llegar a los ejemplos de los primeros años de la década de 1730, el interés que despertó la Compañía de Ostende y la posibilidad de ligar una compañía de este tipo con el comercio americano como se había interesado Patiño hizo que este tuviera en cuenta la opinión que el comercio oriental, al margen de la Carrera del Pacífico, despertaba en las autoridades indianas establecidas en Filipinas.

Por un texto fechado en 1726[588], y por su contenido en cuanto a navegación y comercio, podemos pensar que se trató de una primera consulta hecha por Patiño sobre el mejor modo de establecer una Compañía para comerciar en Filipinas y Extremo Oriente. Hemos podido confirmar esta idea por otro documento[589] con el mismo

[587] M. L. DÍAZ-TRECHUELO, 1965: 5-6.

[588] *Derrotas de las Navegaciones desde la Bahía de Cádiz, costa de África, a montar el Cavo de Buena Esperanza, y pasar por la Yndia Oriental a embocar el estrecho de Malaca, y seguir viage a la Ciudad de Manila. Regreso de esta a Cadiz, dando buelta por toda la costa de Nueva España, y Perú, montando el Cavo de Horno, o Tierra Magallanica, y embocar por el estrecho de Mayren costeando la de Buenos Ayres, y Brasil hasta salir al Mar Oceano. De Cádiz, a Manila, dando buelta por la Costa del Brasil, Buenos Ayres, y Tierra Magallanica, a entrar por el estrecho de San Vicente, o de Mayren (que todo es uno) costeando la Provincia de Chile, y trabesar el Golfo que hay, desde las Yslas de la Galápagos, hasta las Marianas y de allí, a las Philipinas. Hace también demostrable las utilidades que tendrá el Herario en que se remitan desde Cadiz en derechura a Philipinas, los generos que se envian de la Nueva España para manutención de dichas Yslas: Y varias advertencias acerca del modo, y generos con que puede hacerse el Comercio de las citadas Yslas a estos Reynos.* RBPRM, Miscelánea, DIG/II 2820, f. 32r.

[589] El otro documento al que nos referimos es *Borrador del extracto que por orden de S.M. nos pidió don José Patiño Secretario Universal de la Marina, en que se hace mención del modo en que se han de ejecutar los viajes desde Cádiz a Philipinas, y desde Philipinas a Cádiz por la vía del Oriente, montando el cabo de Buena Esperanza; Y por el Occidente entrando por el estrecho de Mairen, y montando a Cabo*

contenido donde se dice que se trataba de una petición hecha por el secretario de Marina e Indias a los ministros de la Real Audiencia de Manila. Por la fecha podemos suponer el interés de Patiño en ese tema, no olvidemos el que había mostrado en la adopción de la Compañía de Ostende. Es llamativo por tratarse de una consulta en las que las posibilidades se mantenían abiertas, ya fuese navegando por la ruta del cabo de Buena Esperanza como por la ruta del cabo de Hornos; y unido a las alternativas por la travesía se encontraba la definición del comercio a realizar.

Los tres primeros puntos estaban dedicados a las vías náuticas. Pero es el cuarto el que más nos interesa bajo el epígrafe de "Advertencias acerca del modo, y géneros con que puede hacerse el Comercio de las Yslas Philipinas a estos Reynos de España". Lo primero que apuntaban era que no podía hacerse novedad en el comercio de Filipinas con Nueva España. El comercio de las especias quedaba descartado debido al control que sobre este ejercían los holandeses. Los lienzos pintados de algodón tampoco ofrecían una gran ventaja para el comercio entre Cádiz y Filipinas por encontrarse su punto de abastecimiento lejos de las islas y estar estos ocupados por factorías europeas. Por ello se inclinaban en el escrito por los géneros de China si se quería establecer el comercio entre Cádiz y Filipinas; para ello era necesario que este fuera con todo tipo de sedas, tanto en rama como hilada, y tejidos de todas calidades y aun así no daban por próspero este comercio porque este solo podría hacerse de dos modos[590].

El primero de estos sería fabricando los navíos por cuenta del rey en Filipinas, dando primero a los filipinos la oportunidad de comerciar como iniciadores del mismo que se pretendiera establecer. Esto, de tener este comienzo, no produciría ningún menoscabo a la Real Hacienda durante el primer año, incluso recibiría la utilidad de los fletes de la ida y la vuelta, pero el mayor inconveniente podría venir de los propios comerciantes filipinos por los grandes gastos que serían indispensables para su emprendimiento; estos derivados de los géneros y la necesidad de transportarlos, primero, de China a Manila y, después, embarcarlos allí. En total esos costos producidos por el movimiento de las mercancías, incluyendo su conducción hasta Cádiz, se elevarían hasta el 144%, siendo la parte más gruesa el premio de mar de Manila a Cádiz con un 60%[591].

Horno, que es el extremo meridional del Reino del Perú. Año de 1726. Por los Diputados de las Islas Philipinas. RBPRM, Varios papeles relativos a noticias de las yslas Filipinas, DIG/II 2411, ff. 15r.-25r.

[590] *Derrotas de las Navegaciones desde la Bahía de Cádiz…* RBPRM, Miscelánea, DIG/II 2820: ff. 48r.-49v.

[591] Ibídem: ff. 49v.-50v.

El segundo modo sería que los vecinos y comerciantes españoles de las islas Filipinas formaran una Compañía y que esta estableciera en el puerto de Cantón, con el permiso correspondiente del emperador de China, una casa con sus oficiales de toda confianza a quienes se remitirían los caudales para que encargasen la preparación de los tejidos y los demás géneros necesarios para la carga de los navíos. Estos saldrían carenados de Filipinas hasta Cantón y desde allí navegarían hasta España y el retorno lo harían directamente hacia Manila con el objetivo de ahorrarse algunos gastos. Para ayudar a este se podría conceder también a la Compañía algunas franquicias por un tiempo señalado para conseguir que el comercio prosperase bajo esta forma. Por último, advertían que esta Compañía no podría lograr las mismas utilidades que obtenían los extranjeros en el comercio oriental debido a que esos grandes beneficios los producían por la intermediación que practicaban en el comercio con la India y entre sus provincias con los géneros y frutos de esta, de tal forma que podían hacer sus ventas en Europa con una ganancia del 70 u 80%. En comparación, los que traficara la Compañía apenas cubrirían su coste, e incluso podría sospecharse que si vieran los extranjeros que este nuevo establecimiento comercial de las Indias les perjudicara en sus intereses no sería descabellado que procuraran arruinar a los filipinos a costa de algunos pesos "ya que por otros medios no lo ejecuten"[592].

Por lo que podemos ver, las palabras de este escrito no desprendían un gran optimismo en cuanto al respaldo que podrían proporcionar a la intención que guardaba Patiño para conectar el comercio entre Cádiz y Manila. No destacaban grandes ventajas en ninguna de las dos posibilidades por lo que podemos pensar que las sugerencias hechas estaban condicionadas por el peso y la defensa de unos intereses ya creados desde décadas atrás en torno al comercio del Galeón de Manila, descartando cualquier posibilidad de alternativa complementaria. Hasta qué punto esto pudo tener peso a la hora de decidir aplicar novedades al respecto no podemos saberlo. Sí fue más manifiesta en ese caso la determinación de Patiño por hacer posible dicho comercio a través de una Compañía.

[592] Ibídem: ff. 50v.-51r.

4.2.2. La *Compañía Real de Filipinas* de 1733.

La readaptación de esta concesión del año 1732 hacia un proyecto de mayor control real no dio lugar a un enorme distanciamiento entre los privilegios y obligaciones de una y otra compañía. Para conocer los detalles de la Compañía Real de Filipinas que Patiño decidió crear es necesario centrarnos en aquellos artículos de sus ordenanzas que tuvieron una mayor importancia a la hora de definir la actividad comercial y la navegación hacia las Indias Orientales.

La Real Cédula para la formación de la Compañía Real de Filipinas fue recibida en Manila unos años después dando respuesta por carta en 25 de julio de 1736[593]. En primer lugar y como preámbulo del articulado de la Compañía señalaba el rey su absoluto derecho, soberanía y autoridad para la formación de la misma; la extensión del comercio no solo a las islas Filipinas sino también "a las demás provincias y reinos" que prohibía el libro 9, título 45, ley 34 de la *Recopilación de las Leyes de Indias* de 1680, la cual derogaba por lo perteneciente a la Compañía; el establecimiento y sede en Cádiz, así como el permiso para este comercio por un período de veinte años[594]. Eran unos diez años más respecto a la licencia de 1732.

Por los artículos segundo y tercero solo la Compañía en exclusividad podía realizar el comercio con Filipinas, las Indias Orientales y las costas de África, revocando y anulando cualquier permiso y licencia que hasta la fecha se hubiese dado para hacer esta navegación, y especialmente el que concedió a Manuel de Arriaga. Por el artículo quinto quedaba exenta de los mismos derechos reales contenidos en la licencia de 1732. Por los artículos octavo y noveno daba permiso a la Compañía para construir sus navíos en cualquier parte de los dominios de la Monarquía gozando para ello de las facultades y exenciones que gozaban aquellos que se construían para la Real Armada. De la misma forma, podía fabricarlos en puertos extranjeros o comprarlos y transportarlos desde donde fuere al puerto de Cádiz, donde también podía realizar estas operaciones libres del derecho de alcabala pero solo en caso de compra.

En los artículos doce y trece se permite a la Compañía servirse de personal extranjero, ya fuese en los cuadros de la marinería como para completar la lista de

[593] Carta de la Audiencia de Manila sobre el recibo de la Cédula para la formación de la Compañía Real de Filipinas, 25-VII-1736 Manila. AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,178,N.25.
[594] La Real Cédula de 29 de marzo de 1733 sobre la formación de la Compañía Real de Filipinas puede verse en AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,178,N.25. Sobre esta Compañía puede verse también DÍAZ-TRECHUELO, 1965: 6-9.

expertos en el comercio africano y oriental, que la sirvan como oficiales y encomenderos. Por el artículo dieciséis prohibía a los navíos de la Compañía la navegación a América, sin embargo, en caso de necesidad estos podían ser atendidos en cualquier puerto de la Monarquía como si se tratase de barcos de la Real Armada. Los directores de la Compañía podían, según el artículo diecisiete, si así lo quisieran, embarcar cualquier tipo de géneros y frutos de los reinos peninsulares así como extranjeros contando para ello con los despachos del presidente y contaduría de la Casa de la Contratación, gravados con los derechos prefinidos en el Proyecto de 5 de abril de 1720.

El artículo dieciocho se hacía cargo de la misma concesión del permiso de 500.000 pesos en plata, aunque aquí 200.000 pesos superior al anterior de 1732, para emplearlos en géneros orientales y con el sobrante en plata poder permutarlo por oro. Sobre estos permisos de plata era llamativo que su cantidad fuese igual a la que se había recogido en los reglamentos de la Carrera del Pacífico en esos años. Para el de 1702 se había dado uno de 300.000 pesos como en la licencia de 1732 y en este caso se aumentaba a una cifra igual a la que se dio para el Reglamento del año 1734. Por el siguiente punto los navíos de la Compañía que llegaran a Filipinas no estarían obligados a someterse al registro de los oficiales reales, pero deberían presentar al gobernador la relación de la carga firmada por el presidente de la Casa de la Contratación donde constasen los derechos pagados a la salida de Cádiz. El artículo veinte era el más definitorio respecto al papel que Filipinas representaba en esta Compañía comercial[595].

En el artículo siguiente aclaraba que los navíos en su navegación y comercio no tenían obligación de recalar en Filipinas y que si alguno de los barcos que traficara en cualquier puerto de las Indias Orientales lo hiciera suficientemente podía retornar directamente a Cádiz. En el punto veintidós daba permiso el rey para traficar con esclavos negros y venderlos en Filipinas, en otras partes de Asia o llevarlos a Cádiz, pero con la prohibición de no poder introducirlos en América.

[595] "Permito que los navíos de ella, y demás embarcaciones menores que trajeren a su servicio puedan traficar y comerciar en dichas islas Philipinas, y hacer escalas en los puertos y costas de extranjeros sin que de los géneros que vendieren, permutaren o compraren en ellos hayan de tener intervención dichos oficiales de mi Real Hacienda de Manila ni hacerles contribuir de derecho de Alcabala ni otro alguno y mando se les faciliten Almacenes buenos y seguros en que puedan tenerlos hasta tanto que carguen los navíos para retornarse a estos reinos a cuyo fin ordeno a dicho mi gobernador y capitán general de Philipinas auxilie y proteja a esta compañía y a sus oficiales y factores para que pueda hacer su comercio libremente sin contribución ni gabela alguna, no permitiendo sean detenidos en algún puerto con ningún pretexto ni motivo." Ibídem: f. 8r.-v.

Por lo que llevamos referido del contenido de la Real Cédula de 1733, es difícil asignar un papel protagonista rotundo al comercio de Filipinas, o mejor dicho, no se afirma un papel a Filipinas de primer centro de comercio en Oriente para la Compañía. Más bien, su importancia radicaba en su utilidad como base portuaria de la navegación interasiática y del entramado comercial de las Indias Orientales. Como dominio directo de la Monarquía en Asia podía ofrecer esta ventaja sin necesidad de negociar un asentamiento en cualquier otro punto de la costa de la India o de China, con el consiguiente recelo, y aun rechazo y hostilidad, de las potencias europeas ya asentadas allí. No obstante, el artículo veinticuatro reconocía a la Compañía cualquier propiedad, fuerzas, castillos y asentamientos que pudiera conquistar, negociar y mantener, así como cualquier otro ejercicio de poblamiento que realizara siguiendo para ello las órdenes y disposiciones contenidas en la *Recopilación de las Leyes de Indias* de 1680.

Por tanto, a pesar del título que llevaba esta Compañía como *Compañía Real de Filipinas*, su actividad estaba más en consonancia con la definición del artículo primero de la Compañía de Ostende que veíamos más arriba y por consiguiente con la forma de comercio oriental que practicaban los europeos por la ruta del cabo de Buena Esperanza.

En los puntos veintiséis y veintisiete se hace relación de los artículos orientales que la Compañía podía traer de retorno a estos reinos, especificando que de los tejidos de seda solo hasta un máximo de cincuenta toneladas por navío, pudiendo venderse en España pero no consumirse en sus reinos "siendo mi voluntad que por sí o sus compradores, los puedan extraer para los extranjeros y para la América y que en ella los hayan de poder vender y consumir". Contribuyendo por derechos de entrada un 8% para las especias y un 5% para todo lo demás.

Pero el circuito comercial no estaba completo solo con la ida desde Cádiz y el retorno desde las Indias Orientales. Ya hemos mencionado que para hacer más lucrativo el negocio de los géneros y mercancías asiáticas, además de su llegada a los puertos de Europa, era frecuente reexpedirlos en las flotas y galeones hacia América. Consciente la Corona y los ministros de la Corte de esta actividad y de la complementación del circuito con las Indias Occidentales, no olvidó Patiño el incluirla en la Real Cédula. De esta manera, por los artículos treinta y treinta y uno, podían los directores embarcar a América las especias y géneros de la Compañía, pagando los derechos contenidos en el Reglamento de Flotas y Galeones de 1720, otorgando para ello un permiso de comercio con un navío de trescientas cincuenta toneladas en cada despacho de flotas o galeones que se realizara y si hubiese buque sobrante fletarlo a particulares según lo estipulado en

dicho Reglamento. Los sobrantes que no pudieran embarcar ni vender en América se les permitiría extraerlos hacia los reinos extranjeros, directamente o por cuenta de los compradores.

Es posible que esta concesión se hiciera con la esperanza de que los productos orientales que se embarcaban hacia América en las flotas y galeones de una forma un tanto camuflada, como era el caso de los tejidos, se hicieran más visibles tratando de medir un porcentaje claro de la inclusión y relación de las mercaderías orientales que llegaban a las Indias hispánicas por la Carrera del Atlántico. También podía contener la intención de preservar una parte del comercio por esa vía que difícilmente se controlaría si no se permitía o reglaba de esa forma, además de para mantener el interés extranjero en la Compañía y reducir la oposición que pudiera despertar por esa parte su establecimiento.

Por el artículo cuarenta y tres se fijaba el fondo de la Compañía en 4.000.000 de pesos, dividido en 4.000 acciones de 1.000 pesos cada una y solo podrían venderse o cederse una vez completada la suscripción. Se diferenciaba en este caso de la licencia de 1732 donde no se especificaba el fondo inicial de la Compañía. Esta cifra además es similar a la propuesta para la Compañía del Mar del Sur y Filipinas en la década de 1720. Finalmente, como plasmación del interés y el fomento real, hacía el rey suscripción, por el artículo cincuenta y seis, de cuatrocientas acciones "que se han de poner de mi real erario por principio de su fondo". En este caso, a diferencia de lo estipulado por la Compañía del Mar del Sur y Filipinas y el proyecto de 1732, sí fue reconocida la participación de comerciantes extranjeros avecindados en los reinos de la Monarquía según el artículo cuarenta y uno.

4.2.3. La *Compañía Real de Filipinas* y la Carrera del Pacífico.

Son muchos los puntos comunes con la licencia del año 1732, por lo que no es extraño que ante la iniciativa de los comerciantes se añadiera a estos el interés de Patiño, defensor de las compañías, y conocedor de la gestión de este tipo de empresas en años anteriores. Por ello, hallando más relevancia en la confluencia de ambas propuestas, de 1732 y 1733, que en sus diferencias, podemos pensar que el decidido impulso ministerial sobre la segunda pudo deberse a la solución de algunas de las carencias que se pensó habían resultado en la primera, más bien matices por cuanto no se tradujo en

una actividad que pudiera analizarse en base a rendimientos pero sí en su ordenamiento teórico.

Al igual que sucediera con la licencia otorgada a los comerciantes de Cádiz, Patiño no pudo ver en funcionamiento la Compañía Real de Filipinas que había apoyado en 1733. Posiblemente una de las razones se debió al inicio de la guerra de Sucesión de Polonia (1733-1738), en la que España intervino por ser uno de los escenarios principales del conflicto la península italiana, lugar predilecto de la política exterior borbónica en el reinado de Felipe V, y por el que se consiguió asentar en el trono de Nápoles al infante Carlos. No es de extrañar que la atención de Patiño, también como secretario de Estado y de Hacienda, además de Marina e Indias, y los intereses de la Monarquía se volcaran en esa intervención pasando a un segundo plano la cuestión de poner en marcha el proyecto de la Compañía Real de Filipinas.

El conflicto de intereses hispano-holandés que se daba en las mismas Indias Orientales era también un obstáculo importante para la marcha del proyecto. El suceso que derivó en la amenaza naval holandesa sobre Manila fue la captura del barco llamado *Langerak* en aguas próximas a Mindanao. Por lo que supieron las autoridades españolas con dicha captura a través de las instrucciones, tanto públicas como secretas, fue de la intromisión holandesa en la frontera sur de Filipinas y el contacto con los soberanos musulmanes, en muchos casos contrarios a la política española. Otros de los encargos que llevaba encomendados el capitán del navío eran la obtención de información sobre el estado de las defensas del archipiélago y asegurarse si había o no en las islas presencia de los navíos de la Compañía de Filipinas que por esas fechas se estaba intentando poner en marcha[596].

Esta captura se había producido el 21 de octubre de 1733, sin embargo, la respuesta por carta de la Real Audiencia de Manila de haber recibido la Real Cédula de la Compañía estaba fechada en 1736. Aunque Patiño no esperaría necesariamente esa respuesta para autorizar la actividad de la Compañía. Esto, por tanto, nos llevaría a pensar en la rapidez con la que se habría propagado la noticia de su establecimiento, especialmente como para que esa información hubiera llegado a manos de la VOC[597] teniendo en cuenta que en octubre de 1733 el capitán del *Langerak* ya tenía

[596] BARRIO, 2012: 296-298.
[597] Compañía Holandesa de las Indias Orientales por sus siglas en holandés.

instrucciones concretas en ese sentido y la fecha de la Real Cédula era de 29 de marzo de 1733[598], apenas siete meses después.

Parecía que el hecho no iba a ir a mayores, pero un año y medio después la respuesta desde Batavia fue contundente. En junio de 1735 tres navíos de guerra holandeses se presentaron en la bahía de Manila con intención de llevar a cabo un bloqueo como represalia. El gobernador de la posición holandesa de Batavia justificaba la acción del *Langerak* en la medida en que el contacto de la Compañía con los sultanes y líderes musulmanes de las islas del sur de Filipinas renovaban cada cierto tiempo intercambios diplomáticos, según su versión. Por otro lado, las medidas que adoptó el gobernador Fernando Valdés Tamón fue suspender la salida del galeón a Acapulco.

La presa hecha por las fuerzas españolas volvió a ser declarada como buena en la Junta de Guerra así como correcta su actuación. Sin embargo, para evitar males mayores, no solo pensando en una posible alianza más estrecha entre las fuerzas de la Compañía holandesa y los moros de la frontera sur, sino también pensando en el galeón que estaba haciendo el viaje de retorno a las islas y al que se procuró dar aviso de la situación que se estaba produciendo, pues peligrosa era ya la sombra que se cernía sobre el tráfico transpacífico, se decidió restituir los caudales en los que estuviera valorado el navío apresado, ya que había sido desguazado hacía tiempo, y la liberación de la tripulación, ganando la partida los holandeses[599].

Este incidente y la presumible suspensión del proyecto de Compañía propiciaron que desde las islas se diera respuesta ante esos sucesos con la esperanza de que no se abandonara el proyecto. Por la propia definición de la Compañía que se daba en la Real Cédula, Filipinas no era la protagonista de la misma, sino una parte integrada en la iniciativa comercial que partiría desde la Península. Ya hemos podido ver que el respaldo institucional a la idea de Patiño en 1726 fue poco entusiasta y podemos decir que hasta pesimista en su valoración. No hubo pareceres particulares desde las islas y solo contamos con uno al respecto, especialmente crítico con el comercio de las islas y que veía en la Compañía la única forma de reparar esos males.

La presión holandesa ejercida a través del caso del *Langerak* originó una respuesta interesante. La carta estaba fechada en 14 de julio de 1735 en Cavite y firmada por Manuel Robles, presentándose como almirante del sur. Lo primero que

[598] Real Cédula de 29 de marzo de 1733 sobre la formación de la Compañía Real de Filipinas AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,178,N.25, f. 27r-v.
[599] BARRIO, 2012: 303-307.

hacía Robles era una descripción económica de las islas: "No se puede creer el ningún cuidado que aquí se tiene de los intereses del rey no hay persona aquí más desvalida que S.M. esta Ciudad es una República libre que no reconoce más rey que el interés propio. Todo el empeño de este vecindario es ocultar al rey la riqueza y abundancia de esta tierra, cuyo comercio compite con el mayor del mundo"[600].

La síntesis es interesante, así como la descripción e implicación que contiene por lo que siempre sería difícil discernir los términos reales de la economía de las islas si únicamente se daba crédito a lo que expusieran los vecinos de Manila. Por estos hay que entender a los principales desde una posición socieconómica y política, quienes harían valer su voz en la Corte a través del Cabildo secular de Manila y los diputados que enviasen a Madrid para velar por sus intereses.

Afirmaba que era raro el año que el galeón no trajera de retorno 2.000.000 de pesos o más. Del permiso concedido por el rey se servía el vecindario mediante su reparto en boletas, unas boletas que en ocasiones valían cien pesos, otras setenta o cincuenta dependiendo del año. Su acumulación era desigual ya que a algunos vecinos les tocaban dos o tres mientras que otros llegaban a acumular veinte, cuarenta o más con lo que "cada vecino tiene pagado un mayorazgo que le renta anualmente cuatrocientos pesos, dos mil pesos, tres mil pesos". Otros tenían un caudal de 1.000.000 de pesos como decía de Pedro Quijano, o de 500.000 pesos como Domingo Bermúdez. La indignación de Robles iba mucho más allá al referirse a los que servían con las armas porque de ellos se burlaban los extranjeros "y toman estos grados, de que son indignos, para coger más boletas", y continuaba[601]:

> Todos son caballeros, tienen coches, criados y esclavos mantenidos a costa del rey y cuando sus casas están con millares de pesos están las cajas reales exhaustas, y su Majestad como dicen pidiendo limosna. Y es una irregularidad intolerable que al tiempo que el reino tiene en sus cajas caudal esté repartiendo millares de pesos a los que no lo necesitan ni le sirven, y aun digo más, a los mismos que más le desirven.

Concluía Robles que la única solución posible era establecer en Filipinas la Compañía de Cádiz a cualquier coste, porque era la única forma en la que el rey podría aprovechar

[600] Carta de Manuel Robles, almirante del sur, dando cuenta del caso del patache holandés, de la situación del comercio de Filipinas y riqueza de sus vecinos, Cavite 14-VII-1735, en Expediente sobre restitución de navío holandés apresado en Mindanao, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,242,N.1, f. 837r.
[601] Ibídem: ff. 837r.-v.

la utilidad de Filipinas "y no se consumirán tantos millones como lastimosamente salen de México para Manila, por cuyo vecindario nada es bastante, […] y como todos se interesan, sin haber quien diga la verdad al rey.". Veía en dicho establecimiento la comprobación de lo que denunciaba en su carta eliminando de esa forma la necesidad de creer en uno u otro testimonio. Y terminaba con una última mención a las boletas: "y así tomándolas el rey, pues son suyas, tendrá un tesoro para sus necesidades, y quitará a este vecindario lo que no merece ni el rey hace con nadie."[602]

En este caso podemos entender una postura favorable por la intervención directa de la Corona en el comercio del Galeón de Manila. Aunque no especificaba como debiera administrarse ese "tesoro" en ningún caso planteaba el fin del comercio transpacífico, sino el establecimiento de la Compañía de Cádiz como la mayor conveniencia y asunción del sistema del Galeón por parte real. La propuesta de Robles denotaba en este aspecto cierto aire de represalia ante lo que entendía como una situación injusta y de la que el rey podría obtener mejor partido. El planteamiento hecho a través de la denuncia era coincidente con el de Patiño e, incluso, por la fecha de la carta su autor quería dar a entender la enorme necesidad del proyecto a pesar de las complicaciones internas y externas que mencionaba, una por parte del vecindario, interesado en mostrar una situación de las islas que no perjudicara su forma de actuar, y por otra parte, sucesos que habían tenido lugar como el del *Langerak*.

Sin embargo, a pesar de la indignación que mostraba esta carta podemos saber que no era un parecer extendido entre los españoles de las islas Filipinas, la mayoría partícipes en distinto grado en el comercio del Galeón y reacios a innovaciones de carácter económico en las islas. En cuanto a lo expresado sobre una "ocultación deliberada de la riqueza" de las islas probablemente sería algo intuido o sobre lo que no faltarían en la Península alguna que otra denuncia en ese sentido. Es por eso que una de las intenciones de Patiño, a través de la Compañía, fuese dar a conocer esa riqueza y su explotación pero sin entrar en disputa con el sistema del Galeón, queriendo favorecer así una mejor aceptación de la actividad de la Compañía en suelo isleño.

Así vemos cómo eran varios los condicionantes externos que podían desbaratar la creación y funcionamiento de la Compañía Real de Filipinas. Por una parte la preferencia en política intencional de los intereses dinásticos de la Monarquía en la península italiana y por otra, la presión regional de la VOC por hacer valer su

[602] Ibídem: ff. 838r.-v.

monopolio, el cual ya llevaba tiempo discutido por otros rivales europeos, pero todavía con la capacidad de intimidar y golpear con dureza sobre los dominios españoles en Extremo Oriente.

Es complicado ajustar el grado de influencia que ofrecía cada una de las alternativas que se fueron sucediendo hasta la elaboración de la Real Cédula de 1733, aunque sí es un hecho que dejaron huella en la misma de una u otra forma, reconociendo elementos que con anterioridad se habían destacado, girando todos ellos sobre la circulación de la plata y en qué medida podía intervenir la Monarquía sobre esa cuestión. Elementos como la influencia de la Compañía de Ostende, el mismo fondo constitutivo de reconocida equivalencia para este caso, el beneficio de la permuta por oro, la inserción complementaria de los mercados de los reinos de las Indias Occidentales; el volumen de comercio oriental drenado por la Carrera de Indias y que la Compañía Real de Filipinas quería regular; la mención específica de los tejidos de seda, uno de los puntos de mayor discordia en la reglamentación de la Carrera del Pacífico y que, reconociendo como uno de sus mayores beneficios el destinarlo al mercado americano, más allá del perjuicio figurado o real que se esgrimiera sobre las manufacturas peninsulares, lo cierto era que lo que realmente resultaba era la lucha por acaparar un mayor o menor volumen de dicho producto con el que abastecer América, por cada una de las Carreras, la del Atlántico o la del Pacífico.

Sobre esta cuestión se detuvo Bernardo de Ulloa en su obra haciendo hincapié en que era absurdo pensar que las ciento veinticinco toneladas de sedas peninsulares que transportaban las flotas a Nueva España se vieran perjudicadas por las cincuenta que aproximadamente se transportaban en el Galeón de Manila a Acapulco de procedencia china, cuando el peso del negocio efectuado desde Cádiz radicaba en las compras de más de 1.000 toneladas de seda de China y del norte (de procedencia europea) y que llevan en las flotas de cuenta de los extranjeros con un interés del 9% de encomienda. Y precisamente, fundando este proyecto de Compañía el permiso de cincuenta toneladas de seda para su propia reexpedición dejaba sin fundamento las recriminaciones del comercio peninsular hacia el de Manila. También en el permiso de los 500.000 pesos hallaba Ulloa el despropósito que guardaba la postura del comercio gaditano respecto al practicado por el Pacífico, haciendo notar sus contradicciones y destacando que en ningún caso se aclaraba el número de navíos específicos para el comercio con Oriente,

ni la cantidad de plata que cargaría cada uno, de lo que deduce una "*extracción sin límite*" y que por tal indeterminación no clamaba Cádiz contra ello[603].

Además, la Compañía Real de Filipinas, tal y como quedó planteada en la Real Cédula, no era excluyente para la Carrera del Pacífico, la cual se mantenía intacta. Esta fue objeto por las mismas décadas de un laborioso proceso de reglamentación y debate entre sus partes implicadas y las que se veían afectadas indirectamente. Una cuestión que se tuvo en cuenta por lo que no hacía de Filipinas el único punto de abastecimiento de las mercancías orientales para la Compañía en el empleo del permiso de los 500.000 pesos.

Por aquellas fechas la permisión de plata de la Carrera del Pacífico también estaba siendo objeto de negociación con la Corona. El último reglamento expedido, la Real Cédula de 1726 que concedía por un quinquenio un permiso de 4.000 piezas para el Galeón de Manila sin límite de plata retornada, había sido suspendida por el virrey de México por los perniciosos efectos que podría conllevar su continuación, y por lo que se creía que era una exagerada porción de plata extraída bajo este sistema[604]. La práctica del comercio del Pacífico hizo que la Corona no tardara en publicar otro Reglamento en abril de 1734 suprimiendo el anterior y fijando la plata retornada desde Acapulco en 1.000.000 de pesos para un permiso de 500.000, cifra que como vemos también se había manejado para el proyecto de Compañía en fechas cercanas. Como decimos, no había una restricción explícita por el establecimiento de la Compañía sobre los parámetros de la Carrera del Pacífico pero, de forma implícita o subyacente, podemos sugerir que el interés de Patiño por establecerla se debía también a su empleo como factor de presión en la negociación y con la que ajustar los términos de las demandas del Comercio de Manila. Más si cabe cuando la Real Cédula de la Compañía permitía la reexportación de los tejidos de seda a América, a pesar de que su retorno hacia Cádiz se limitaba a cincuenta toneladas por navío.

Por último, como prueba de que la existencia de la Compañía no significaba el cierre de la Carrera del Pacífico es que la única derogación expresa que aparece en la Real Cédula era la que se refería al libro 9, título 45, ley 34 de la *Recopilación de las Leyes* de 1680. Esta ley trataba sobre la contratación con China y cómo debía hacerse esta, conocida como sistema de la pancada, para que sean los chinos quienes lleven las mercaderías a Manila y bajo ningún concepto los españoles radicados allí salgan fuera a

[603] ULLOA, [1740], 1992: 352-353.
[604] Sobre este permiso véase el capítulo VI.

las costas chinas a comerciar[605]. En este sentido, el derogar esta ley pudo significar también un gesto hacia el Comercio de Manila como una forma de estimular a sus miembros para que participaran también de forma activa en la Compañía eliminando ese papel pasivo en el comercio hacia las costas asiáticas que les confería la legislación, aunque cabe decir que no se ajustaron fielmente a lo estipulado pues no fue extraño que participaran en el tráfico interasiático. Por tanto, podemos ver en esto un doble efecto, por un lado reducir la intermediación china, y en concreto la de los sangleyes, de gran poder en Manila y otras partes de las islas Filipinas, como seculares intermediarios predominantes en el comercio exterior del Galeón de Manila y el interior de las provincias; y por otro, como decimos, estimular el cambio del papel pasivo a activo de los españoles de las islas por el que se vieran también partícipes del comercio que pondría en práctica la Compañía.

Junto a esto podría darse el hecho de que conceder un permiso de 500.000 pesos a la Compañía, en la cual, participarían tanto mercaderes peninsulares como extranjeros, podría significar que, gracias a la posibilidad de navegar hasta Filipinas y comerciar allí, estos se vieran tentados también de participar en el comercio del Galeón de Manila, aunque este, según las leyes reales, fuese exclusivo para los vecinos de Manila y Cavite. Pero en términos prácticos, era de sobra conocido que unida a la intermediación de los sangleyes al otro extremo se encontraban los comerciantes novohispanos, y especialmente los almaceneros de México, quienes habían estado interesados en la Carrera del Pacífico desde su propio establecimiento. El estimular la presencia comercial por medio de la Compañía, podría avivar la competencia y reducir la intromisión novohispana sobre el funcionamiento oficioso del comercio del Galeón. Sería esta una forma de sustraer también parte del tráfico del Pacífico por la navegación del cabo de Buena Esperanza, pero esta observación no deja de ser una posibilidad implícita pues nada se recogió al respecto en los artículos de la Compañía por la razón principal de la vigencia de las leyes del comercio entre Manila y Acapulco y contando con que la única derogación fue la del libro 9, título 45, ley 34 de la *Recopilación de las Leyes* de 1680.

Sobre este estímulo de participación activa del comercio filipino podemos destacar también otra medida contemporánea encaminada a ese efecto coincidente o enmarcada en esos años y que hallaría relación entre sí al igual que sucedía con el

[605] *Recopilación de leyes de los reinos de Indias: mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del rey don Carlos II*, BDH, DGmicro/1300, libro 9: 127.

proyecto patiñista en una doble consideración como la Compañía de 1733 y el nuevo Reglamento de comercio transpacífico de 1734. Se trataba de una Real Cédula fechada en Madrid a 12 de diciembre de 1727 por la que se permitía a los vecinos de Manila enviar "en derechura sus permisos" a la Península. Este era un paso relevante si se quería introducir directamente a Filipinas en el circuito imperial de comercio y también hace más comprensible esa derogación introducida en el reglamento de la Compañía. Casi dos años después fue recibida en Filipinas, el 15 de julio de 1729, por el marqués de Torrecampo. En carta de dos de junio de 1731, su sucesor, el gobernador Fernando Valdés Tamón daba a entender que no se había dado pleno conocimiento de la misma en el archipiélago, probablemente el cambio de gobierno no hubiera sido propicio y se hubieran tratado temas más urgentes por el gobernador saliente. Y añadía Valdés Tamón al final de su escrito que "aunque al presente parece que por los atrasos del comercio, no se animan a poner en práctica estos registros, siempre que puedan ejecutarlo; o se le permite el desahogo de su tráfico, se le facilitarán por mi las Licencias, y todo lo conducente a este efecto, arreglado a las Reales Órdenes de V.M."[606].

No podemos dejar de atender a la fecha del año 1727, muy cercana a la de 1726 y a la consulta que hiciera Patiño a las islas Filipinas para unir el comercio entre estas y Cádiz. En aquella ocasión se habían dado dos ejemplos por parte de las autoridades de Manila sobre la doble posibilidad de ejercer aquel tipo de comercio. Uno de estos fue el de que los filipinos tuvieran la iniciativa como impulsores del comercio entre la Península y las islas asiáticas con el apoyo real en la construcción naval[607]. Es posible que esa posibilidad hubiese sido atendida, en parte, a través de esta Real Cédula de 1727.

Esta opción posiblemente hubiera servido a Patiño como comprobante de la navegación y comercio que podría experimentarse mediante una conexión directa de este tipo entre España y sus posesiones en las Indias Orientales. Puede apreciarse al mismo tiempo el escaso aliciente que esto suponía para los mercaderes manilenses al justificar el gobernador las dilaciones de su puesta en práctica por una mejora en la situación del comercio establecido con Nueva España, excusa frecuentemente esgrimida

[606] Carta de Valdés Tamón sobre comercio directo de Filipinas a España, Manila 2-VI-1731, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,143,N.10. La carta incluye el testimonio de la recepción de la Real Cédula en Filipinas por el marqués de Torrecampo.

[607] Carecemos de un trabajo monográfico sobre el puerto y arsenal de Cavite. Un trabajo interesante sobre este tema es BARRIO, 2015b: 115-142.

por la Ciudad y Comercio de Manila, sin ser necesariamente una realidad palpable en muchas ocasiones, pero que se hizo común en la retórica de los debates, escritos y memoriales con el Consulado de Cádiz en la defensa de sus intereses.

Podemos pensar que tampoco ofrecía a los manilenses una ventaja destacada. Su principal producto de retorno era la plata y en aquel entonces la obtenían mucho más fácilmente por la Carrera del Pacífico que por otra ruta que, al no haber sido practicada ni frecuentada desde Manila, ofrecía agravios o perjuicios de alta consideración y la contrapartida de obtener algunos productos o frutos de consumo en las islas a un precio menor que mediante la intermediación novohispana no resultaría lo suficientemente atractiva como para aventurar sus registros por la navegación del Cabo de Buena Esperanza. Este escaso interés por parte del Comercio de Manila ayudaría a comprender a Patiño, o afirmaría su convicción de dónde debía partir el interés y la iniciativa en el comercio con las Indias Orientales y el papel que debía darse a Filipinas en él si quería establecerse desde España una navegación directa. Así como la posición que debía guardarse a las islas en general y a sus comerciantes en particular en el proyecto de la Compañía Real de Filipinas.

Como epílogo a este proyecto y después de no realizarse, en 1736 Manuel de Arriaga, miembro interesado en la concesión de 1732, solicitó permiso para realizar por su cuenta este comercio bajo la forma de asiento y con las modificaciones necesarias para adaptarlo de nuevo desde un modelo mixto entre la Corona y particulares hacia uno particular[608]. La línea de continuidad se hizo patente cuando, al igual que sus dos inmediatos proyectos predecesores, esta opción tampoco acabó teniendo resultados prácticos.

Fue esta fase de la década de 1730 en la que de forma más concreta se fijaron las bases y ordenamientos para poner en ejecución la teoría sobre un proyecto de Compañía comercial que uniera directamente Cádiz con Manila. El proceso de acumulación proyectista tiene aquí un hito importante, pues decididamente se vuelca el factor institucional, aunque posiblemente no con la fuerza y apoyos requeridos para vencer o atraer a la mayoría de fuerzas que en un principio se oponían a esa fórmula. Es importante resaltar este factor institucional ya que no volverá a aparecer hasta la década de 1750, solo que esta vez desde el archipiélago extremo-oriental, con la mayor o menor fortuna de los gobernadores de Filipinas.

[608] DÍAZ-TRECHUELO, 1965: 9.

Hemos visto también cómo hasta la fecha de 1736 se habían configurado dos modelos, dos propuestas de comercio, bajo la forma de Compañía, entre la Península y Asia, cada una con un papel variable para Filipinas pero que, sin distinción, hacía de Cádiz la cabecera del comercio y la navegación. La propuesta Compañía para la Mar del Sur y Filipinas conectaba la costa sur peninsular con el reino de Chile y las islas Filipinas y hacía de la navegación por el cabo de Hornos y toda la extensión del Pacífico hasta Asia su opción. Se trataba de una ruta más tradicional por cuanto se procuraba llegar a Filipinas desde América. Esta navegación podría entrar más en conflicto con lo que representaba el comercio de la Carrera del Pacífico y por ello el factor de exclusividad sí podría haberse hecho más patente teniendo como efecto la eliminación y vigencia de una única forma de comercio por el Pacífico. Por el contrario, la Compañía Real de Filipinas de 1733 parecía querer integrar o hacer complementarios ambos comercios sobre la base de los productos orientales y el acceso a los mercados americanos, participando de la misma forma en este comercio tanto Filipinas como los puertos de las Indias Orientales y las costas africanas a ambos lados del cabo de Buena Esperanza.

Se daba, por ello, un paso más, no solo en el ejercicio acumulativo, sino también, y más importante, en la precisión, delimitación de la actividad y definición constitutiva de una alternativa comercial para las islas Filipinas. Además, entraba de lleno la intervención del poder real, ya fuera como impulsor o guiado, representado por el secretario de Marina e Indias. Se producía así a la vez otro avance respecto al distanciamiento que hasta el momento se había mantenido entre la esfera del Reglamento de comercio para las islas y su reforma mediante un proyecto de compañía. El ordenamiento manejado por Patiño, en concreto el de 1733, no era ajeno a la Carrera del Pacífico como hemos podido comprobar, pero no en términos excluyentes, sino más bien complementarios. Incluso, la insistencia en este tipo de reordenamiento comercial desde la Secretaría de Marina e Indias pudo esgrimirse como una baza sobre la que presionar o hacer valer determinados puntos a la hora de dar validez a un nuevo Reglamento de comercio para la travesía transpacífica. Como una especie de utilidad secundaria no vinculada directamente con su propio contenido como nueva fórmula comercial alumbrada.

Parte III. El proyectismo peninsular para Filipinas en la década de 1740.

4.3. El comercio con Asia desde España: plenitud teórica del proyectismo peninsular 1740-1745.

En la década de 1740 se alcanzó la plenitud de aquello que hemos denominado como proyectismo peninsular para Filipinas. Destacaron en este ámbito y período Bernardo de Ulloa, José del Campillo y José de Carvajal y Lancaster. Lo más interesante de cada uno de ellos es que ofrecieron fórmulas diferentes en las que pensaban que debía realizarse el comercio entre la Península y Asia. Carvajal fue un firme defensor de las compañías privilegiadas, de lo que dejó clara cuenta en sus obras, al contrario que Ulloa quien no vio ese sistema como la mejor forma de realizar el comercio con Filipinas y América. En esta línea también se encontraría Campillo, para quien las compañías tendrían un papel secundario. En lo que sí coincidieron fue en la defensa de la navegación por el cabo de Hornos al tratarse de una ruta exclusivamente española y en la que ningún rival europeo podría entorpecer el comercio que se realizara por ella. Esto era más una aspiración que una realidad, pues no dejaba de ser cierto que en los estallidos bélicos las incursiones navales enemigas, de los ingleses en el siglo XVIII, no habían eludido el desafío de llegar al Pacífico por el cabo de Hornos y, una vez allí, amenazar las posiciones hispánicas.

Dos de ellos, José del Campillo y José de Carvajal, fueron destacados protagonistas del gobierno de la Monarquía en la década de 1740. El primero ocupó la secretaría de Marina e Indias y el segundo la de Estado pero sin llegar a coincidir en el desempeño de sus funciones como miembros de la alta administración. Campillo gozó de experiencia en América antes de alcanzar la Secretaría por lo que sus reflexiones e ideas tuvieron una experiencia previa sobre el terreno antes de conformar su *Nuevo Gobierno para la América*[609]. Carvajal difiere en el caso de Campillo en la medida en que él no pisó suelo americano, no obteniendo así el contraste del contacto directo de la realidad que pretendía reformar con la propia propuesta de reforma. Sin embargo, esto no fue un obstáculo a la hora de elaborar sus escritos como proyectista. Tampoco fue completamente ajeno al manejo administrativo ni a la labor de gobierno del extenso

[609] Sobre la polémica de la atribución de estas obras a Campillo véase: NAVARRO, 1983: 67-84. y NAVARRO, 1995: 10-31.

mundo indiano, pues antes de ser distinguido con la Secretaría de Estado venía ejerciendo las funciones de gobernador del Consejo de Indias.

4.3.1 Bernardo de Ulloa: América como pieza central del fomento manufacturero peninsular y asiático.

Las ideas de Bernardo de Ulloa fueron plasmadas por él mismo en su obra *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* (1740). En esta escribió que una de las formas de aumentar el comercio de España, así como su producción manufacturera y su marina era abrir la navegación desde todos los puertos de la Península, tanto los que miran al Atlántico como al Mediterráneo, incluyendo Mallorca, hacia Filipinas. Lo primero que hace Ulloa es presentar aquellos argumentos que han sido esgrimidos en contra de realizar este tipo de comercio y navegación. El primero de ellos es la competencia que hacían los tejidos de Oriente a los peninsulares y en tal caso, viéndose España con escasa producción de los propios no sería descabellado abrir el comercio con Filipinas como medida con la que evitar la extracción de caudales, que más valía llevar géneros y plata a Filipinas para intercambiarlos por géneros y oro que permitir la extracción de la plata a cambio de los géneros europeos, unos géneros que muchas veces eran de origen asiático solo que se disimulaban[610]. Volvemos a encontrarnos aquí con el punto sobre el que insistió Villadarias.

Exponía que si los extranjeros tenían prohibido el consumo de los tejidos de China en sus reinos, no así reducían sus importaciones de algodón y seda en rama para beneficiarlos en sus fábricas, o reexportaban los manufacturados a otros mercados como sucedía en Nueva España donde no era achacable únicamente el exceso de los productos y tejidos orientales al Galeón de Manila, sino que su abundancia era debida también a las introducciones de los extranjeros. En definitiva, lo que viene a decir Ulloa es que si tanto favorecía el comercio de intermediación a los europeos y tan perjudicial lo representaban para que España no lo imitara se trataría esta de una imagen que solo se correspondería con impedir la prosperidad y el aumento del comercio propios y que, por esa razón, no es otra cosa que beneficioso que España, al igual que sus competidores y rivales extranjeros, se enfocase en imitar esa intermediación, más aún cuando estaba al alcance de su mano[611].

[610] ULLOA, [1740], 1992: 165-167.
[611] Ibídem: 169-170.

Seguidamente aseguraba que para tener acceso a los productos de China y la India no necesitaba España acceder directamente a sus costas ni navegar por el cabo de Buena Esperanza para obtenerlos. Bastaba para ello con navegar hasta Filipinas pues gracias a la plata que llegaba hasta allí desde Acapulco se había convertido en un polo de atracción de las mercaderías y productos de todo el Oriente por lo que solo debería preocuparse España de navegar hasta las islas, y para ello tenía la ruta alternativa del cabo de Hornos. Así se refería Ulloa al emporio mercantil filipino[612]:

> Los que llevan esta opinión parece que ignoran que España posee las Islas Filipinas, y que estas están en la cabeza del Asia, inmediatas a la China, de quien son adyacentes, y que de ellas también esta inmediato el Japón, que son los dos Reinos a que aspira toda la utilidad del tráfico de la India, fuera de la especería, y que en las Filipinas tienen todas las naciones del Oriente sus embajadores, por el gran tráfico que hacen en aquellas Islas al puerto de Acapulco, y producen las mercaderías de su carga y el Situado para la paga de aquellos presidios, galeras y ministros reales, con, cuyo motivo, aquellas Islas abundan de cuantos frutos producen aquellos reinos, a precios tan acomodados, como se hallan en los que los producen, con que en pudiendo ir a Filipinas los españoles, sobre que no hay capítulo de paz que lo embarace, no se necesita el tráfico en la India para adquirir cuantas preciosidades producen aquellas regiones.

Los navíos harían el viaje convoyados en dirección al cabo de Hornos partiendo desde las Canarias, punto donde se reunirían todos los procedentes de los diferentes puertos para su salida. En su retorno no traerían tejidos de seda ni de algodón, aunque si fuera necesario sería preferible traerlos a España antes que comprarlos a los extranjeros. El principal producto con el que volverían debería ser la seda y el algodón en rama, de la mejor calidad posible. El gobernador de Filipinas y los oficiales serían responsables de que ninguno de los tejidos de esta materia o sedas de mala calidad embarcase en los navíos de vuelta[613].

De esta forma pensaba Ulloa que se fomentarían los telares en España y que su actividad no dependería tanto de la cosecha española, aumentando esta con la importada de Filipinas abaratando así su precio. Lo mismo sucedía con la especería que, pese a estar controlada casi en régimen de monopolio por los holandeses, el adquirirla en Filipinas era más barato que comprarla en Europa. Otro de los beneficios que cree se

[612] Ibídem: 170-172.
[613] Ibídem: 173-175.

obtendrían con el establecimiento de este tráfico sería el aumento de la población española que se avecindase en Filipinas, reduciendo al mismo tiempo la dependencia de la población china del archipiélago, así como una mayor presencia evangelizadora en Asia. Por último, veía necesario fortificar y establecer algunos puertos en la Tierra Magallánica o en la Tierra del Fuego que sirvieran como apoyo y escala en la navegación para refresco de los navíos, y también como defensa en el acceso a la Mar del Sur[614]. Esta era una referencia común del proyectismo filipino cuando se refería la navegación hacia Filipinas por el cabo de Hornos, como hemos podido ver desde la década de 1720.

Al mismo tiempo, además del beneficio que tendría este comercio para España, atendía también a las necesidades de mantener las islas Filipinas pobladas y con los recursos que para ello era menester, incluyendo las islas Marianas, algo de lo que pocos autores se ocuparon. Para que esto se cumpliera dice que el Galeón tenía que ser el estímulo de la producción de las islas y que solo debería transportar los tejidos que produjeran los españoles de Filipinas y que para el comercio y consumo interno no gasten otros tejidos que los que puedan proporcionar los productos de las islas. De las 4.000 piezas que decía el comercio de Manila tener permitido embarcar para Nueva España se repartirían estas entre los dos archipiélagos: 1.400 para las islas Marianas y 2.600 para Filipinas y que dichas piezas estuvieran asociadas a los telares de los dueños españoles, pero prohibiendo en el Galeón el envío de especias a Nueva España, no así de productos como la cera o la loza. En el caso concreto de la pimienta para favorecer su producción en Tabasco y Chiapas y permitida únicamente la canela de Zamboanga como cultivo de Filipinas[615]. Más adelante tendremos ocasión de ver cómo ese fomento de la producción filipina, en el caso de los tejidos, fue difícil de conseguir y apenas iniciado en los términos que se propusieron.

Vemos cómo en el planteamiento de Ulloa quedaba ya desdibujada la pretensión del Consulado de Cádiz cuando en 1736 ofrecía un reparto de la comercialización de los productos orientales al comercio de Manila, al que otorgaba en exclusiva el del abastecimiento de las especias en Nueva España. En la visión comercial y productiva de Ulloa, esta idea se invierte haciendo de la producción textil, independientemente del origen de la materia prima, el eje del comercio, su aumento y beneficio, como si de un espejo se tratara, mirando tanto España como Filipinas hacia América. Además se

[614] Ibídem: 175-176.
[615] Ibídem: 348.

hallaba presente en su discurso la idea que ya presentara Uztáriz de la importancia de la producción propia frente a la extranjera como elemento principal del auge comercial y crecimiento económico: "a que se debe añadir, que la principal utilidad de los Comercios no procede de que estos se hagan por Compañías, por Flotas regladas, o libremente por qualesquiera Negociantes particulares Vassallos de su Magestad, sino de que se practiquen, a lo menos en la mayor parte, con generos fabricados en el propio Pais"[616].

Pero no únicamente debe servir el abastecimiento del mercado novohispano para el estímulo manufacturero isleño. Exponía como una condición importante que se gravase al Consulado de Cádiz con la adquisición en Nueva España de 200.000 libras de seda durante el tiempo que tardaran en aumentar los telares en Filipinas, sirviéndose para este fomento de los maestros sangleyes en la enseñanza de los hijos de españoles. El valor que da al retorno de esa seda es de 400.000 pesos que, junto a otros productos como cera, loza, especería, mantas de Ilocos y otros tejidos propios de las islas, completarían el permiso que por cédulas reales tenían concedido. Lejos de ver en ese condicionante un perjuicio al comercio andaluz, afirma que por su condición temporal, hasta que crezcan en Filipinas el número de telares y ocupen una mayor carga sus propios tejidos, sería beneficioso que se sirvieran de esta importación ya que al igual que se pretendía el aumento de las manufacturas en España no se podría responder a ese crecimiento si no se traía seda de fuera. El estado óptimo en el que debería funcionar el comercio sería que en las islas Filipinas y Marianas solo se comerciara con productos y tejidos de las mismas, así como en el Galeón, permitiendo únicamente las 200.000 libras de seda para el comercio de España y en contrapartida el Consulado de Cádiz se abstendría de enviar a las islas tejidos de algodón, seda o de otro tipo, y la cantidad de seda estipulada que debían adquirir tendría que tener como único destino los telares peninsulares quedando prohibida su reexportación, solo permitida bajo la forma de manufacturas españolas[617].

Para realizar este comercio, pero sin entorpecer el que correspondía a América, debería fortificarse un puerto en la costa Magallánica como punto de escala en la navegación para la ida y vuelta de los navíos que tengan como destino el tráfico de Filipinas y que únicamente pueda ser este frecuentado por las embarcaciones destinadas a este propósito. No obstante esta previsión, haciendo al comercio de Cádiz obligatorio

[616] UZTARIZ, [1742], 1968: 90.
[617] ULLOA, [1740], 1992: 348-349 y 353-354.

el gasto de caudales para el fomento de la producción española en Asia se le podría permitir que en conserva de los galeones que tienen como destino El Callao, vayan dos navíos de cuarenta a cincuenta piezas y desde allí, una vez hecha la feria puedan llevar la plata obtenida a Filipinas para usarla en el comercio y que retornen con el resto de navíos que partirían desde los diferentes puertos de España, volviendo con las mercaderías y productos de Oriente, destacando el premio del oro a cambio de la plata[618].

El propósito de Ulloa había sido idear un esquema que implicara a todas las partes de la Monarquía e interconectara sus diferentes intereses comerciales con la centralidad que cabía a Filipinas respecto a su fomento manufacturero, destacando sus dos fases de preparación y desarrollo. Dando prioridad a la producción sobre el puro intercambio, en el caso isleño, y aprovechando la intersección de las otras partes en los aspectos complementarios del comercio oriental.

4.3.2. El proyectismo ministerial después de Patiño: José del Campillo y Cossío y José de Carvajal y Lancaster.

A) *El comercio por el Pacífico en la obra de José del Campillo.*

El proyectismo desarrollado en estos años de la década de 1740 y que ocupó a ambos ministros no significó ningún avance en el plano práctico así que, tal y como quedara este desde tiempos de José Patiño, solo podemos hablar de las diferencias teóricas que defendieron estos dos protagonistas de la acción de gobierno a finales del reinado de Felipe V. José del Campillo, ocupó brevemente las Secretarías para las que fue nombrado, entre 1741 y 1743, y de su actividad política poco puede destacarse en el reformismo aplicado debido a que tuvo que concentrar sus mayores esfuerzos en la guerra iniciada contra Inglaterra en 1739. Pero, pese a estos contratiempos, fue un prolífico autor en el sentido de que pudo plasmar por escrito aquello que pensaba que era necesario reformar y organizar con una nueva planta tanto en el ámbito político como económico destacando tres títulos: *Lo que hay de más y de menos en España*; *España despierta* y *Nuevo sistema económico para la América*.

[618] Ibídem: 354-355.

Fue en este último trabajo donde dejó constancia de lo que podía representar el comercio asiático en la relación con América y la Península. Campillo expresaba sin rodeos que el comercio entre Nueva España y Filipinas debía expandirse tanto en géneros como en países y que el producto español más codiciado en Asia era la plata de las Indias, punto este nada novedoso. A partir de esta podrían hacerse dos ramos de comercio: uno con las naciones asiáticas y el otro con las europeas establecidas en Asia. Definía a Manila como un depósito de plata donde la garantía de poder hallarla siempre a un precio fijo para las necesidades del comercio actuaba como un factor de atracción, de tal forma que se completaría una doble función de depósito y cambio, donde no solo vendería la plata a los europeos por mercancías, sino también por el oro a otros naturales de Asia. De nuevo se hallaba presente en Campillo el recurso del agiotaje que tanto interesaba a los europeos y que los españoles también debían procurarse. Este tipo de negocio de cambio proporcionaría beneficios al rey y podría aumentarse en función del incremento de las rentas de Nueva España. No habría límite al tráfico de productos siempre y cuando estos no entraran en competencia directa con los de España. Una de las novedades que aportaba era que no se limitaría el número de navíos para este comercio pero el único puerto habilitado sería el de Acapulco para realizarlo[619].

Esta exposición de Campillo parece poco clara pues si por algo se habían caracterizado los debates hasta aquel momento era por determinar una cantidad concreta de metal precioso que saliera por Nueva España hacia Filipinas, o por lo menos hacerlo lo más controlable posible a ojos del Consulado de Cádiz; y en cuanto a la competencia directa que pudieran hacerse los productos intercambiados tampoco dice mucho de una madurada reflexión de Campillo cuando hemos expuestos ya los intereses que se disputaban en torno al manejo y control de la circulación de plata y mercaderías a ambos lados del continente americano, sobre todo cuando se pretendía disimular una manufactura de origen asiático como de perfil europeo.

Hacía constar que los géneros y productos de China eran más baratos que los de Europa, por lo que habría que reducir los adquiridos por mano de estos y aumentar el volumen de la importación directa no siendo un inconveniente el incremento de las cantidades de plata para este fin, pues si anualmente se computan entre cuatro y cinco millones de pesos en este ramo qué beneficio no resultaría para el Real Erario si se doblara esta cantidad, "que será lo menos tres puntos más que lo que hoy le produce;

[619] CAMPILLO Y COSSÍO, [1743], 1993: 241-242.

cuya notable utilidad, llama a voces la atención, para aumentar y fomentar considerablemente y prontamente tan utilísimo comercio". El comercio de especias, papel, telas de oro, plata o bordados podría hacerlo el rey por su cuenta o cargar sobre estos productos un porcentaje. En el caso de que los tejidos ligeros de China llegaran a rivalizar con los españoles siempre se estaría a tiempo de su prohibición o moderar su entrada con subidos derechos. Sobre los lienzos de algodón decía no haber inconveniente en su tráfico ya que los que iban a las Indias no eran de manufactura española, proporcionando este tráfico un apreciable ingreso a la Real Hacienda. Del fino papel producido en China podrían abastecerse tanto los reinos de las Indias como de España, estimando su aportación anual al Erario en unos 500.000 pesos[620]. No dejaba de ser llamativo este punto no solo por la cifra aportada, sino también por el producto mencionado, el cual no había sido comentado con anterioridad como uno de los artículos de mayor lucro en el comercio asiático.

La insistencia en que era preferible el aumento del comercio con China y otras regiones de Asia antes que con cualquier potencia europea la basaba en primer lugar en la distancia; en segundo lugar porque restaba riqueza y poder a un rival europeo que en caso contrario exigiría más esfuerzo a España para que, comparativamente, no se distanciaran; tercero, porque cuanta menos plata fuera hacia Europa más valor tendría, derivándose de esto el beneficio para España; cuarto, porque con la intermediación europea sobre los productos orientales no era posible el aumento del beneficio para España y, por último, no veía en los chinos una potencia que disputase el comercio militarmente como las naciones europeas[621]. Tampoco se puede decir que China tuviera la necesidad de buscar mercados cuando eran los europeos quienes solicitaban el acceso a sus puertos y el comercio con sus habitantes y en las mismas islas se podía observar el papel referente que jugaban los sangleyes en el comercio entre los dominios hispánicos del Pacífico y Asia.

B) ***José de Carvajal y su propuesta de Compañía para Filipinas.***

En 1745 José de Carvajal, pensando en la forma de reorganizar el comercio de España con sus Indias, dejó la navegación y trato con las Filipinas para la duodécima Compañía de todas las que habían de constituirse para conectar, bajo esta forma, diferentes

[620] Ibídem: 242-243.
[621] Ibídem: 243-245.

territorios, provincias y puertos peninsulares y americanos. De todas las que explicó en su *Testamento político* fue a la que dedicó más espacio y a la que dio mayor importancia. Puso la atención, en primer lugar, en señalar los errores de la que proyectó Patiño siendo desde su misma formación contraria a los intereses de los comerciantes extranjeros. Su mayor inconveniente fue poner toda la navegación en la ruta del cabo de Buena Esperanza. Reconocía Carvajal el derecho de España a utilizar y comerciar por esa ruta, pero lo que no tenía era suficiente poder para ponerlo en práctica. Para hacerlo, por tanto, para el secretario de Estado era de mayor provecho a los intereses españoles el utilizar la ruta del cabo de Hornos o estrecho de Magallanes y cruzar el Pacífico hasta Filipinas, con la seguridad de recorrer en todo momento territorio hispánico. En suma, los requisitos para este comercio eran: "maña, tiempo y disimulo"[622]. Condiciones con las que seguramente no pudo contar Patiño en su proyecto. Sobre lo último se hizo evidente que la noticia corrió rápidamente hasta oídos enemigos como puso de manifiesto la injerencia holandesa con el caso del *Langerak*.

Al igual que en casos anteriores era necesario formar un establecimiento que asegurara la navegación de los barcos cuando quisieran cruzar el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos y pasar a la Mar del Sur. Sobre los productos tendría una serie de restricciones: no podría comprar tejidos de China para España, únicamente seda en rama, oro en polvo, especias, marfil, drogas, ámbar, porcelana de Japón y charol. Estos dos últimos más abultados. De manera pública se prohibiría que la Compañía fuera a la India Oriental a comerciar y en secreto también se haría así, pero pasado un tiempo se pediría a un vecino de Filipinas que fuera a hacer este comercio a título particular, siendo en realidad para la Compañía. Tendría el encargo también de promover el cultivo en Filipinas de la canela de Zamboanga y del clavo, y si fuera posible procurar su trasplante a la isla de Luzón en latitudes similares y adecuadas para su producción, haciéndolo con el mayor disimulo para no levantar sospechas de los holandeses. Así podría asegurar la Compañía el adquirir la especería de primera mano. El factor que destinase allí debía entenderse directamente en todo con el gobernador[623].

Siguiendo el principio de la discreción para ese mejor establecimiento, los primeros pasos a dar debían hacerse cuidadosamente, actuando el primer factor destinado a las islas en representación de la Compañía como un comerciante más. Sin embargo, sería con la llegada del segundo factor a Manila cuando se procedería a

[622] CARVAJAL Y LANCASTER, [1745], 1999: 123-124.
[623] Ibídem: 124-125.

señalar el plazo de la prohibición del comercio transpacífico[624]. Con esta prohibición decía Carvajal aumentarían los millones para el comercio de España con la buena venta de las especias y la seda en rama en la Península, necesaria esta última para completar el abastecimiento de los telares, y con los tejidos de seda y las especias llevadas a Nueva España. Sin embargo, la mayor ventaja para el rey se desprende de la oportunidad de quitar a los franceses, ingleses y holandeses el comercio de China. A continuación sugería otra providencia basada en un mayor abastecimiento de moneda mexicana de la Compañía en Filipinas, con el fin de atraer en mayor cantidad el comercio chino a las islas reduciendo así los tratos que los chinos pudieran hacer con los competidores europeos[625]:

> […]. Establecida la compañía, ponga el rey en Cádiz quinientos mil pesos, o un millón en oro, pida a los dueños de los caudales de Indias que le den los pesos mexicanos, con pretexto de una gran vajilla o de hacer moneda menuda. Recójase así todos los pesos por dos años, y se acabó el comercio de la China de extranjeros. Si conviene el acallarlos, deje luego correr algunos, vuelta después a recoger y vaya templando a su gusto. Como la compañía traerá mucho oro, que lo selle, y con el nombre de ser del rey se trueque a pesos. El rey, con los pesos que coja, dé cuantos quiera a la compañía reembolsándose en otras monedas o efectos. Haga Su Majestad labrar una cantidad grande de pesetas, reales de plata y de a ocho cuartos, que no van a la China. Podrá dar órdenes para que la compañía envíe navíos desde Manila a Acapulco por un millón de pesos que le haga Su Majestad tener pronto (sin que lleve géneros de comercio) para que tenga un gran repuesto de pesos en Manila, cuando los extranjeros no tengan uno que llevar a la China. Dé el Rey aquí a la compañía cuantos pesos mexicanos necesite, sin llevarla premio alguno de reducción, y cuando después de dos o tres años vayan casi perdidos los extranjeros en el comercio de la China, si su inquietud es demasiada, callándoles vendiéndoles medio o un millón de pesos mexicanos con un buen premio, y dando la mitad a la nación inglesa (si se sigue mi sistema de que sea la amiga), y la otra mitad

[624] "[…], porque así como por Buenos Aires se disipa el Perú, de la misma manera por Acapulco, en el comercio de Filipinas, se disipa Nueva España por los caudales que salen, y se disipa España por los tejidos de seda de China que quitan el consumo de los de España, por lo cual mexicanos y filipinos es preciso que sean deslumbrados. Para esto no se ha de hacer novedad en el comercio de Manila a Acapulco. Al principio que el factor llegue, compre en las ferias de allí como otro cualquiera y déjelos a ellos comprar y marchar con su galeón, y envíe su navío cuando lo tenga cargado. Pero cuando llegue allá el segundo de la compañía prohíbase el de Acapulco con pena de la vida, dejándolos solo hacer uno después que llegue la orden para que vendan lo que tenían preparado; y solo este golpe de prohibir aquel comercio le vale al reino cinco o seis millones de pesos al año; y los situados o que se lleven desde España o que envíe por ellos la compañía al principio en Acapulco, y luego los lleve desde aquí, que serán menores, porque allí habrá más venta y faltará menos que llevar". Ibídem: 125-126.

[625] Ibídem: 126-127.

> entre las otras dos repartidas, que si se apartan tesorerías haciendo en las Indias el repuesto de un par de millones de pesos, con él se puede ir esto teclando; con este tecleo se puede el Rey hacerse árbitro de la Europa y manejando bien la compañía de Filipinas puede lograr la monarquía universal sin inconveniente, que para España poco importa que no rueden pesos duros rodando infinito oro y plata menuda; y así más es esta compañía que todas juntas.

Muy ambicioso se mostraba Carvajal en este punto del manejo de la moneda y flujo de plata hacia los mercados de Oriente, lo cual no dejaba de ser una medida encaminada al tratarse de la mercancía más apreciada en China que transportaban los europeos. Para el funcionamiento de esta Compañía creía necesario que su fondo sea el mayor que el de cualquiera otra Compañía de las que se refería anteriormente en su obra, aunque no llega a dar una cifra exacta. No sabemos si pudo pensar en la cifra que en más de una ocasión se había manejado para el comercio filipino como era la de 4.000.000 de pesos. Para que la Compañía de Filipinas se asentara sobre bases seguras creía que podría darse su dirección a la Compañía Guipuzcoana, y pasar el comercio con Caracas a los gallegos o los catalanes. Volvía a insistir Carvajal en que la formación de la Compañía y la reunión de los caudales para su fondo debían hacerse de la manera más discreta posible.

Un director sería llamado a la Corte y con el se formaría el proyecto y los artículos. Después el rey pondría 100.000 pesos mexicanos como participación en la Compañía y si fuera posible, otro grupo de personas aportaría otros 100.000 pesos, a los que se pudiera confiar el disimulo. Después el director se lo comunicaría a sus compañeros y demás miembros de la junta, jurando todos el secreto. Si no hubiera confianza suficiente, solo se les informaría de que se quiere hacer un único viaje a Filipinas. El navío se cargaría con frutos de la tierra como vinos, aguardientes, aceites, tabaco en polvo y 300.000 pesos mexicanos. Se llevarían diferentes cédulas para informar sobre el establecimiento de la Compañía, pero las verdaderas solo se entregarían al gobernador. Se anunciaría en Filipinas que el viaje solo se haría por una vez y cuando se diera la ocasión se formaría la Compañía en caso de que los filipinos quisieran participar también con una buena porción de acciones. Se les permitiría, por el momento, seguir practicando el comercio con Acapulco. En este primer viaje se dejaría allí al factor con la excusa de terminar unos negocios diciendo que se enviaría otro navío a recogerle o que pasaría a México en el Galeón de Manila. Al año siguiente se

enviaría otro navío con 500.000 pesos y, cuando el primero estuviera de regreso, se procedería a la constitución formal de la Compañía y a la admisión de acciones por parte de todos los interesados. Después se enviarían un millón de pesos para "dar la forma de que pase a factoría un millón de pesos de México sin hacer ruido y después cortar con aquel comercio con Filipinas e ir llevando la compañía con el mayor calor, y esta llegará al mayor auge"[626].

El total de pesos efectivos era de 1.800.000, pero podemos pensar que el primer navío cargaría mercancías hasta completar el valor de 500.000 pesos, como si de un permiso completo se tratara. Después, en los dos navíos siguientes se llevarían 1.500.000 pesos. No sabemos si en el caso del primer navío los 300.000 pesos eran una cantidad considerada aparte de los primeros 200.000 pesos mencionados como parte constitutiva de la Compañía por el rey y otros particulares. En ese caso Carvajal preveía fundar la Compañía por partes, en tres viajes, con un fondo de 2.000.000 de pesos totales. No sabemos si esta cantidad era el fondo total constitutivo de la Compañía o este sería menor y las cantidades de plata superiores a aquel servirían para mantener el papel de Filipinas como depósito de plata sin que se notase la interrupción entre el comercio transpacífico y el que Carvajal pretendía introducir en su sustitución. Si este era el caso, como valor total del comercio que invirtiera la Compañía, se distanciaba de la Compañía Real de Filipinas de 1733, reduciendo esas cantidades a la mitad.

Si achacábamos a Campillo cierta falta de detalle en el proceso de organización del comercio que España debía hacer con Filipinas y Asia, en el caso de Carvajal podemos observar lo contrario, se muestra bastante escrupuloso a la hora de informar sobre la fase primera, constitutiva bajo la capa del disimulo y la discreción que en unos tres años permitiría tener una Compañía establecida y cerrar la Carrera del Pacífico como último paso de ese período formativo. No se hizo mucho cargo de los intereses creados en torno a esa forma tradicional de comercio entre Filipinas y Nueva España y de las resistencias que ante estas propuestas podrían suscitarse y de las que ya hemos tenido ocasión de referir, no siendo las únicas de cuño español.

* * * * *

[626] Ibídem: 128-129.

Como venimos observando a lo largo de todo este capítulo, en esencia son los flujos de plata y de mercancías orientales los que se re-dibujan y esbozan de manera diferente según el planteamiento de los diferentes autores e impulsores de proyectos. Abarcarían estos todo el espacio del dominio hispánico desde el Atlántico hasta el Pacífico y se insertarían junto al comercio europeo del tráfico con Oriente, traspasando el monopolio de la Carrera de Indias y llegando a América, pero también por el tráfico directo que estas realizaran en las costas americanas. En este caso, Campillo apostaba por conducir el grueso del comercio oriental por la vía de Acapulco, en el caso de Patiño había sido al revés, aunque el permiso de 500.000 pesos no excedía sobremanera los cómputos que se estipulaban para el tráfico del Galeón, intentando buscar un equilibrio entre ambas permisiones. No sería así para Campillo, quien apostaba por engrosar el comercio transpacífico.

Y, por último, estarían Ulloa y Carvajal, defensores del comercio de España con Filipinas a través de América por el cabo de Hornos, pero con una importante diferencia: para Carvajal era necesario cerrar la vía de Acapulco en el comercio oriental. Para Ulloa no, porque esta actuaría como el vehículo del fomento manufacturero de las islas Filipinas y Marianas. En el caso de las cantidades, Ulloa había hecho alusión a las piezas que se habían estipulado por la Real Cédula de 1726[627] para el comercio del Galeón; para Carvajal la cantidad empleada ascendería a unos dos millones de pesos que hemos calculado en tres años.

Estos tres casos de la década de 1740 son los más representativos sobre el proyectismo para las islas que se desarrolló en esos años. En relación a la década precedente se produjo un aumento, o mejor dicho una concentración de la atención, en cuanto al tratamiento de dicha temática por cuanto dos de los autores tuvieron un papel protagonista en el gobierno de la Monarquía, enlazando de esta forma, en parte, con las pretensiones de Patiño y el protagonismo ministerial. Esto nos lleva a pensar en la ampliación del marco de intervención del poder real, del interés de la Corona y de la proximidad de este tipo de actividad como base de la actuación del rey y sus ministros.

De la misma forma, y como continuación al período ocupado por José Patiño, se enfatizaba el contraste entre las aspiraciones teóricas o ideales de una propuesta comercial elaborada por un servidor real que ocupaba la primera línea de la política indiana en la Corte y la posibilidad de encauzar y conducir la propuesta por derroteros

[627] Sobre los reglamentos dados para el sistema del Galeón durante la primera mitad del siglo XVIII véase el capítulo VII.

institucionales y administrativos que la pusieran a punto para su posible ejecución. Este es el contraste más destacable que podemos observar entre la fuerte impronta de Patiño donde teoría, impulso ministerial y principio de ejecución se dirigieron hacia un mismo punto en comparación con lo que sucedería en la década siguiente, en la que la combinación de esos tres elementos se debilita de manera desigual, pero reforzándose la teoría de foco generador ministerial, como fueron las propuestas de José de Carvajal y José del Campillo si ponemos nuestra atención en el perfil peninsular de dicha elaboración.

Un contraste que también aparece en cuanto a ese punto de partida si atendemos a la primera propuesta comercial que pretendía unir las islas Filipinas con la Península encabezada por Santiago Ransan y lo que años después sería acogido en el seno de la decisión política indiana bajo la forma de proyectos abrigados por los responsables de las secretarías. Hay una traslación de la iniciativa, desde la periferia peninsular y la petición de una iniciativa particular de comercio, por parte de un grupo de comerciantes vascos, hasta asumir y elevar a otra línea de discurso el cambio económico de las islas, especialmente en cuanto a su relación comercial con la Monarquía, en manos de las voces más próximas a la acción del poder real y a su colaboración y guía en términos del servicio a la Corona. El tema a tratar crece en cuanto a su ámbito de importancia a la par que se inserta cada vez en el círculo de proximidad del espacio decisorio cortesano indiano. Sin embargo, ello no supondría una sustitución del origen de la producción de este tipo de proyectos como puso en evidencia la llegada de memoriales desde las propias islas Filipinas y el despliegue de actividad consiguiente.

Capítulo 5. El proyectismo insular: Filipinas y su transformación económica (1745-1759).

En el capítulo anterior hemos expuesto cómo la circulación de la plata y la de las mercancías orientales, las dos caras de un mismo comercio, que se extendían por todas las regiones del mundo y que tenía a los europeos como intermediarios destacados distribuyendo una y otras, transportándolas desde sus remotos lugares de producción como las Indias Orientales y China así como las Indias Occidentales hasta los mismos mercados de destino en Europa, Asia o América, habían sido el tema principal del que se había ocupado el proyectismo enfocado en Filipinas de la primera mitad de la centuria.

En el ámbito de esta circulación guardaba un papel destacado la Monarquía Hispánica por cuanto los dominios que la integraban se hallaban implicados y eran partícipes de esos extensos flujos comerciales. La cuestión, por tanto, que hemos abordado es el grado de intervención que desde las instituciones políticas y mercantiles, como representantes de intereses económico-políticos incidentes sobre las esferas pública y privada, podían ejercer o practicar sobre estas corrientes de mercancías, productos y plata. En qué estado y de qué formas podía aplicarse una determinada fórmula comercial que aumentara los beneficios que bajo el sistema vigente se tenían, en el caso de que los hubiera, es otro planteamiento que acompañaba al anterior.

El proyectismo, aunque pudiera parecer enfocado sobre una parte, ya sean las Indias Orientales y Filipinas, procuraba responder a esas dos grandes cuestiones y guiaba con claridad su razonamiento sobre el mayor alcance que esta actuación parcial podía tener sobre el resto de dominios englobados en la Monarquía así como las que se daban con el resto del mundo. Como ya hemos podido tratar en el capítulo anterior, no se trataba de una cuestión menor ya que la propia elaboración de proyectos y su tratamiento, con mayor o menor interés, por parte de los representantes de las instituciones indianas iba mucho más allá de su efectividad deseada en caso de que pudieran ponerse en práctica. Se habían convertido por su cantidad y contenido en un apoyo documental y a la vez en un material lo suficientemente amplio sobre el que intervenir y que revisar, pulir y tomar decisiones. Un proceso que cada vez lo hacía más próximo al interés real.

Otra cuestión que debemos tener presente es la representación de la Monarquía que hacían los proyectistas en sus obras. Si identificaban el mismo tipo de problemas y

eran coincidentes en las soluciones que creían necesarias. Desde la perspectiva insular, Filipinas seguiría siendo el tema primordial de los escritos reformistas, pero quizás variaba el enfoque y el grado de concreción. En el caso del proyectismo insular el grado de detalle es mayor que el que hemos podido ver en los escritos peninsulares. Este aspecto tampoco debería extrañarnos, ya que podemos entender que esta manera de entender la realidad comercial filipina y su relación con el resto de la Monarquía formaba parte de la perspectiva y "lente" con la que se expresaban los autores de los memoriales y escritos que observaban y habían observado aquella realidad desde aquellas latitudes, respondiendo, como no podía ser de otra forma, a unos intereses distintos a los que podían conducir el enfoque desde la Península.

Como tendremos ocasión de comprobar habría una mayor influencia coyuntural por la situación vivida en el archipiélago y el diagnóstico que se hizo de la situación fue diferente a los planteamientos que predominaban en el ámbito peninsular. Aquí probablemente, sin dejar de tener importancia el circuito externo de plata y mercancías orientales, vemos como pasa a un primer plano el comercio interior de las islas o, mejor dicho, el potencial productivo y manufacturero del archipiélago, la superficialidad del papel de los vecinos españoles sobre el mismo y el comercio único de Filipinas en la Carrera del Pacífico con Acapulco, un comercio exclusivo entre las Indias hispánicas, pero de enorme atracción extremo-oriental como surtidor de plata hacia China, la India y las compañías comerciales europeas. Así como la inserción del circuito interno, explotando su capacidad agraria y laboral, podía tener unas consecuencias ventajosas para la posición económica española en el circuito externo.

5.1. El doble proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez.

De origen burgalés, cursó estudios en Valladolid donde obtuvo el grado de Bachiller en cánones en 1724 y en leyes un año después. Con treinta y dos años, en 1736, fue nombrado oidor supernumerario de la Real Audiencia de Manila, tomando posesión dos años después. Tuvo como uno de sus primeros encargos participar en el juicio de residencia del gobernador saliente Fernando Valdés Tamón. En 1743 era oidor numerario del tribunal de Manila en sustitución de Juan Francisco de Velasco[628].

[628] GARCÍA-ABÁSOLO, 2012: 191-193.

Su dilatada carrera en Filipinas le llevó a ser distinguido en 1746 como consultor de la Inquisición y en 1751 Fernando VI le concedió el hábito de caballero de la Orden de Calatrava. En 1766 recibió en Manila el nombramiento de oidor de la Real Chancillería de Valladolid, expedido en 1764. No llegó a ocupar esta plaza debido a que se le concedió una en el Consejo de Indias a su regreso a la Península por su dilatada experiencia en Filipinas. Entre las muchas comisiones que desempeñó en las islas casi en exclusividad destacaron la administración de los tributos; la pacificación de los indígenas después de la sublevación de 1745; juez subdelegado de ventas y composiciones de tierras; y las iniciativas que trató de llevar a cabo para solucionar los problemas derivados de la presencia de los sangleyes en las islas.

5.1.1. La primera propuesta del oidor: la Casa de Piedad y el comercio interior de las islas Filipinas.

De su larga trayectoria en las islas Filipinas lo que nos interesa destacar es su figura como proyectista, faceta que desarrolló mientras ocupaba su cargo de oidor en la Real Audiencia de Manila. En una carta fechada en 30 de julio de 1745 dirigida al Consejo de Indias, el oidor Calderón Henríquez hacía notar ya en el primer párrafo la mala situación en la que se encontraban las islas, estado que había podido constatar en los ocho años que, decía, llevaba sirviendo en ellas y que era achacable tanto a los errores propios como a las acciones de los moros y los holandeses, de los que resaltaba:

> y aun temo que el gobernador de Batavia, como práctico en las cosas de la India, en que fue antes togado ha de insistir en introducir a que a lo menos un comercio simulado con otra bandera a beneficio de los vecinos holandeses, para quienes trajo dispensación de la compañía de la prohibición que tenían, y por este medio en seis años excluirán todas las demás naciones de este tráfico, imponiendo a estos vecinos la ley que quieran[629].

Entre las cuestiones sobre las que debía incidir la reforma en las islas destacó dos: los gobernadores y el aumento de la producción de manufacturas y frutos. Para ello proponía quitar a los sangleyes infieles el comercio de menudeo que practicaban en el Parián como había podido observar en el caso de los extranjeros. No sabemos si aquí

[629] Carta sobre el primer proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez, Manila 30-VII-1745, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

Calderón se refería a los europeos exactamente o a otras naciones asiáticas. Estos habían limitado las ganancias de los sangleyes alterando los viajes que realizaban según los monzones. Con la venta al fiado a los sangleyes, según Calderón, adelantaban más de un 30% en las ropas gruesas respecto de los precios de feria, de tal forma que empezaron a venir por julio para volverse a finales de febrero, en lugar de llegar por octubre y volverse en diciembre, así "logran disfrutar el Parian, y recoger despacio los frutos de la tierra".

De las partidas que formó el alcalde mayor del Parián a petición del oidor Calderón se habían de separar nueve: pesería, loceros, vejuqueros, sombrereros, mercaderes de mantas, tejedores de pañitos, cereros, chuchereros, pantines de ropa de cesta y liencecillo, cuyo importe por consumo anual sumaba 480.970 pesos, surtiendo no solo al común de las islas, sino también a Joló y Mindanao. Y los treinta y un gremios restantes, con un importe de 296.048 pesos anuales, debían quedar libres para los españoles, sangleyes cristianos, mestizos, indios y criollos sin gabela alguna, además de disponer de todo el comercio de frutos de la tierra con lo que el importe sumaría más de 500.000 pesos cada año, sin incluir el producto del comercio provincial y de otros reinos que realizaban los champanes.

Los nueve primeros gremios mencionados tenían que administrarse por españoles, juntos en una casa grande con vivienda para un superintendente, contador y todos los mozos españoles que sirvieran como factores en la administración de dichos gremios. La Ciudad y comercio de Manila tendrían intervención sobre estos gremios a través de dos regidores que actuarían como ejecutores junto al procurador general de la ciudad y su escribano de ayuntamiento quienes con el superintendente y factores participarían en las compras que se necesitaran para surtir a los gremios. De esta forma se conseguiría que este nuevo establecimiento no causara novedad en el abasto de la tierra ni en los precios ya que puede conformarse esta casa con una ganancia del 50% para mayor beneficio del común cuando era sabido que los sangleyes la obtenían del 100%.

A la casa de los gremios se la debería nombrar de la Piedad[630], para no llamar la atención de los extranjeros con el nombre de banco o compañía, y en parte también para definir algunas de sus funciones como el amparo de la religión y la defensa de estas

[630] Una de las influencias que pudo tener Calderón en el desarrollo de su proyecto pudo ser la creación del Monte de Piedad de Francisco Piquer de Madrid y su proyección en Indias en la primera mitad del siglo XVIII. Véase MUÑOZ, 2004.

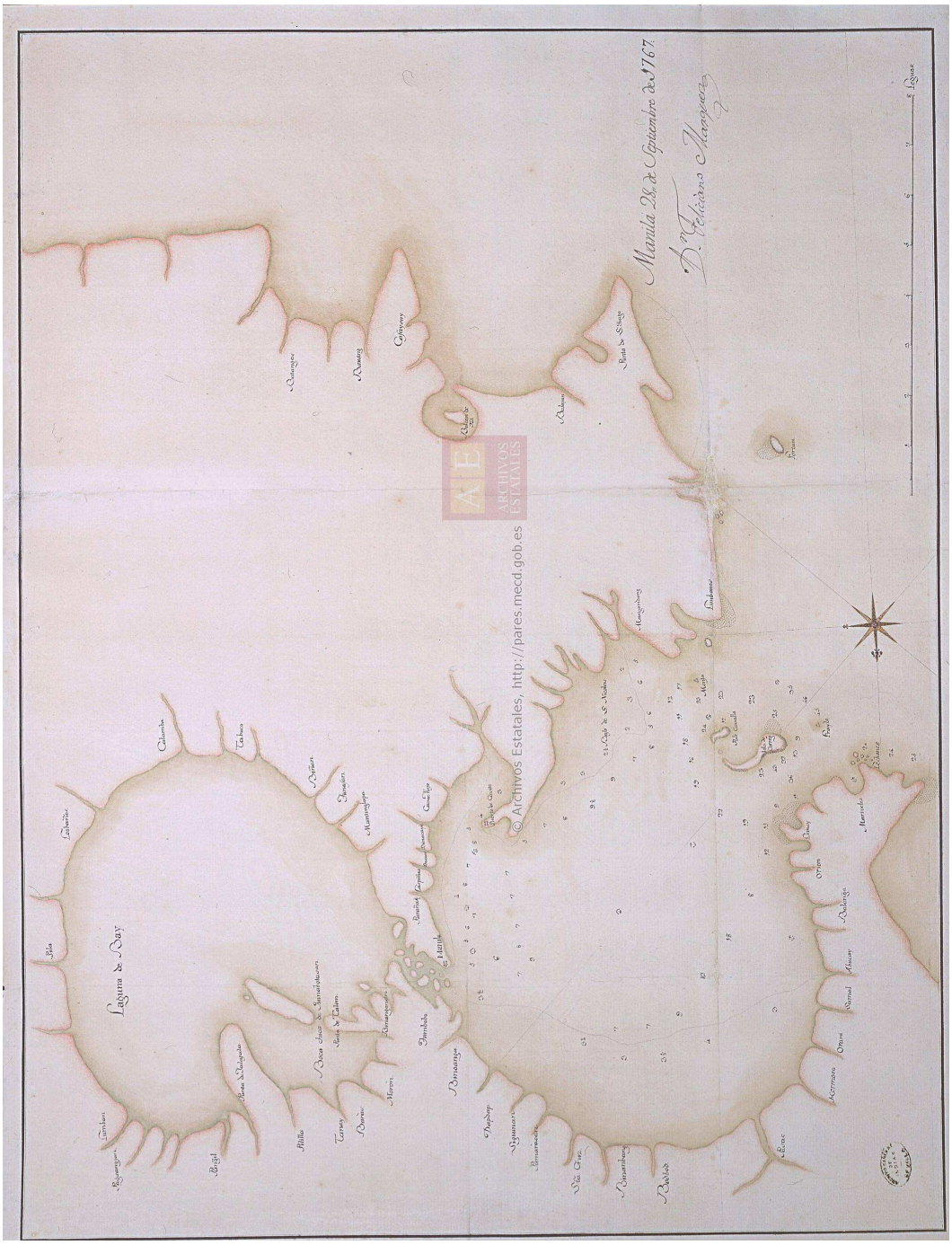
islas, tomando a su cargo la custodia de los caudales de menores con el lucro anual de un 5%, así como los capitales de las capellanías y las obras pías que quisiese el estado eclesiástico y las cantidades que las órdenes religiosas, colegios y comunidades quisieran dar a censo. Una manera de conducir la financiación por derroteros más seguros evitando el riesgo del comercio marítimo y el quebranto de últimas voluntades y disposiciones canónicas contrarias. Y también podrían dar dinero los vecinos a la casa con el mismo lucro, porque para esta no sería excesivo pagar unos 15.000 pesos de réditos por los 300.000 pesos que llegarían a sumar los capitales.

Debería encargarse la Casa y su superintendente de recoger todo el algodón hilado o en rama procedente de las provincias de las islas para que se tejieran en ella todas las ropas necesarias tanto para abastecer la tierra como al Galeón de elefantes y mantas lanquinas[631]. Para disponer los telares se construiría una cuadra grande contigua a la casa o dos cerradas con una sola puerta a la casa general y como los sangleyes eran más habilidosos que los indios para las labores de hilado y tejido se dispondría la reunión de mil de ellos o los que fueran necesarios para esta medida. Esto permitiría costear muy bien los tejidos y evitar la extracción de plata por los extranjeros debido a que el algodón era abundante en muchas provincias de Filipinas y, según Calderón, de mejor calidad que el de la India.

Entre las funciones piadosas que corresponderían a la Casa estaría la de recoger a los jóvenes españoles pobres de nueve o diez años, mantenerlos y educarlos, y después se les enseñaría el oficio que fuere más conveniente. Recogería en una cuadra separada también a los vagabundos y "mal inclinados" para que aprendieran un oficio para lo que sería necesario que la Casa mantuviera maestros de todas artes y oficios. Formaría la Casa un depósito de arroz, que recogería al tiempo de la cosecha, no solo para sus dependientes sino para la necesidad pública por las veces en que se había manifestado la escasez. Para ayudar en esto, podría tomar la Casa a su cargo el desagüe de la laguna de Bay repartiendo a los pueblos circundantes la tierra que quedase libre, con la condición de pagar a la casa el diezmo del fruto como forma de renta, recuperando así la Casa los gastos hechos según los cálculos y con poco coste añadiría otras obras como reducir los manglares que se hallaban entre Tondo y Tambobo a tierra de labor, abriendo una zanja para la navegación a Bulacán con Bancas.

[631] Diferentes tipos de tejidos de algodón procedencia asiática.

Mapa 3. Puerto de Cavite y proximidades.


Laguna de Bay
Manila 28 de Septiembre de 1767
D. Feliciano Marquez
Cavite
Cañacao
Binacayan
Bacoor
Imus
Dasmariñas
Pasay
Malate
Ermita
Intramuros
Manila
Pandacan
Santa Ana
Mariquina
Pasig
Taguig
Pateros
Muntinlupa
Las Piñas
Parañaque
Cabuyao
Calamba
Los Baños
Bay
Longos
Tanauan
Taal
Lipa
Batangas
Balayan
Mindoro
Verde Island
Corregidor
Mariveles
Bataan
Pampanga
Bulacan
Laguna
Tayabas
Quezon
Marinduque
Romblon
Tablas
Sibuyan
Masbate
Ticao
Burias
Albay
Catanduanes
Samar
Leyte
Panay
Negros
Cebu
Bohol
Mindanao
Basilan
Jolo
Sulu
Palawan
Balabac
Borneo
Labuan
Brunei
Sandakan
Tawi Tawi
Sibutu
Cagayan
Isabela
Nueva Vizcaya
Pangasinan
La Union
Ilocos Sur
Ilocos Norte
Abra
Benguet
Zambales
Tarlac
Nueva Ecija
Aurora
Bataan
Cavite
Batangas
Laguna
Rizal
Quezon
Marinduque
Mindoro
Romblon
Masbate
Sorsogon
Albay
Camarines Norte
Camarines Sur
Catanduanes
Samar
Leyte
Biliran
Cebu
Bohol
Negros Oriental
Negros Occidental
Siquijor
Panay
Capiz
Aklan
Antique
Iloilo
Guimaras
Zamboanga
Misamis
Cagayan de Oro
Iligan
Dapitan
Surigao
Agusan
Davao
Cotabato
Sarangani
Basilan
Jolo
Tawi Tawi
Sibutu
Palawan
Puerto Princesa
Balabac
Labuan
Brunei
Sandakan
Tawi Tawi
Sibutu
Cagayan
Isabela
Nueva Vizcaya
Pangasinan
La Union
Ilocos Sur
Ilocos Norte
Abra
Benguet
Zambales
Tarlac
Nueva Ecija
Aurora
Bataan
Cavite
Batangas
Laguna
Rizal
Quezon
Marinduque
Mindoro
Romblon
Masbate
Sorsogon
Albay
Camarines Norte
Camarines Sur
Catanduanes
Samar
Leyte
Biliran
Cebu
Bohol
Negros Oriental
Negros Occidental
Siquijor
Panay
Capiz
Aklan
Antique
Iloilo
Guimaras
Zamboanga
Misamis
Cagayan de Oro
Iligan
Dapitan
Surigao
Agusan
Davao
Cotabato
Sarangani
Basilan
Jolo
Sulu
Palawan
Balabac
Borneo

Y por último como principal actividad pía tendría la Casa que luchar contra los moros para lo que, creía el oidor, era la mejor opción construir un presidio y destinar embarcaciones competentes en la isla de Balabac, al sur de Palawan que según la residencia del mariscal y antiguo gobernador de Filipinas, Fernando de Bustamante y Bustillo, sobre la toma de posesión que hizo de la isla en nombre del rey y con la asistencia del apoderado del rey de Joló, tenía doce leguas de bajeo fértil y estaba muy poblada por los indígenas. A esta medida respondía la experiencia con el poco éxito que había tenido el que fueran destinadas a Cavite y Mindoro las galeras y embarcaciones por no ser posible vigilar y proteger todas las entradas que podían tener las islas, de lo que estaba convencido Calderón ser únicamente eficiente poner en ejecución el plan de Bustamante: la restitución del presidio de Zamboanga[632] solo podía ser completamente eficaz si de forma paralela se fortificaba otro presidio al sur de Palawan, donde además de cortar más eficazmente sus incursiones estarían los musulmanes tirones y camucones más presionados por la cercanía a los islotes que habitan entre Balabac y Borneo.

Para esta lucha debía mantener la Casa cincuenta soldados españoles granaderos que durante los periodos de paz sirvieran como guardias de la misma y cuando fuera necesario actuaran como refuerzo en las expediciones contra los malayo-mahometanos, sujetos en todo al superintendente de la Casa. Estos soldados tendrían una paga de cuatro pesos mensuales y un caván[633] de arroz y podría requerirlos el capitán general para lo que fuera menester pero sin incorporarlos en el campo, ni someterlos al maestre de campo y para cualquier urgencia y menor dependencia tendría que estar la Casa bien provista de armas para cualquier petición de la Capitanía General.

De todo lo que lleva expresado hizo Calderón una relación de los costes que serían cubiertos con las ganancias que tendría la Casa en la administración de los nueve gremios que estarían a su cargo[634]:

[632] Sobre el presidio de Nuestra Señora del Pilar de Zamboanga véase LUQUE, 2014: 257-267.
[633] Unidad de medida utilizada en Filipinas que en el caso del arroz correspondía a una cantidad de entre 40 o 50 kilos.
[634] Carta sobre el primer proyecto…, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

Cuadro 1. Costes de la Casa de Piedad propuesta por Calderón Henríquez.

Concepto	Cuantía (anual)
1 contador	1.000 pesos
14 factores (españoles)	600 pesos (cada uno)
2 regidores	1.200-1.300 pesos (cada uno por la asistencia a las compras y los ajustes de cuentas)
1 procurador general	
1 escribano de Ayuntamiento	
Sirvientes y reparos de casas	3.000 pesos
Réditos anuales por el 5% de los 300.000 pesos de capitales	15.000 pesos
Por la quiebra que pudiera tener la Real Hacienda en licencias generales y de gobierno	25.000 pesos
La ciudad por la quiebra de sus propios	6.000 pesos
50 granaderos y sus oficiales	4.000 pesos
1 superintendente	2.000 pesos
Presidio de Balabac y coste de las embarcaciones	6.000 pesos
Manutención de los jóvenes españoles y capellán y capilla de la Casa con la vocación del santo Cristo de la Piedad y Nuestra Señora de los Dolores	4.000 pesos
Total	80.000 pesos

Fuente: elaboración propia a partir de Carta sobre el primer proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez, Manila 30-VII-1745, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

La suma total de estos gastos era de 80.000 pesos al año que descontados de los 150.000 que estimaba de ingreso sobre la base de la ganancia que, mencionaba no sobrepasaría el 50%, dejaban 70.000 pesos sobrantes. Con esos 70.000 pesos anuales se formaría un depósito y tesoro para asistir a las islas en cualquier contingencia como los naufragios, fábrica de navíos, armamentos, defensa y ataque de los enemigos, el fomento de los tejidos, las sedas y otros frutos como el cacao o el tabaco en polvo, la fábrica de fusiles de mejor calidad y menos costo que los comprados a los extranjeros, con total independencia de todos los ramos de la Real Hacienda.

La Casa se haría cargo también del comercio de las islas con otras partes de Asia como China, Java, la costa de Malabar y Bengala. En las fragatas de este comercio los vecinos consignarían sus caudales a los españoles jóvenes que embarcaran con las instrucciones de compra, interviniendo la Casa únicamente en el nombramiento de los oficiales y el abastecimiento de los navíos de todo lo necesario para realizar el viaje, con

el consiguiente beneficio de evitar la salida de 400.000 pesos anuales que pasaban a los extranjeros.

Mapa 4. Isla de Palawan.



Fuente: Carta plana particular del viaje que hizo la armada despachada el año 1753 por el marqués de Ovando al mando de Antonio Faveu Quesada, BDH, MR/6/I SERIE 53/198.

Otro de los puntos defensivos que estaba falto de atención era el que denominaba como estrecho de Banca, que suponemos se encuentra entre la isla de Luzón y Taiwan. Según Calderón bastaría un galeón de setenta cañones para cerrar este acceso a cualquier escuadra enemiga de lo que pone los ejemplos de las incursiones inglesas de Woodes Rogers, John Clipperton y la última del comodoro George Anson en la guerra que se estaba librando desde 1739. A esto se podría sumar el envío desde Nueva España de seis oficiales de marina, doscientos soldados y algunos artilleros con lo que podría hacerse el rey dueño del comercio de China y Japón y evitar que los ingleses sacaran dos millones de pesos anuales por su comercio en China como lo han hecho durante esta guerra.

Se encargaría también la Casa de dotar a la navegación por el Pacífico de una escala competente en la costa de California. El paraje más idóneo se encontraba a treinta y siete grados de altura y distante cuarenta días de navegación desde Acapulco. Para el fomento de esta población debería mantener la Casa un presidio para pacificar aquella costa y navegarla, contando con soldados, maestranza y marina para fabricar embarcaciones. Esto permitiría además proteger de enemigos aquella parte de América, despertando el mayor recelo en Calderón la expansión rusa. Esta provisión de escalas en una navegación tan larga no terminaría solo en California, pues se hacía necesario también el obtenerlas igualmente en el Japón, para lo que se propondrían arbitrios sin aumentar los gastos de la Real Hacienda y entonces se remitirían al rey todas las reales cédulas que trataran sobre este punto. Esta segunda parte del comercio exterior y la extensión de la actividad de la Casa de la Piedad al otro lado del Pacífico la trataría Calderón más extensamente en otra carta que envió a la Península unos años después.

No obstante, no se trataba de un interés personal. La preocupación del oidor no era un síntoma asilado sobre una inquietud manifestada puntualmente a la hora de custodiar la navegación por el litoral noroeste novohispano[635]. Esta cuestión, así como el peligro de una potencial expansión rusa o cualquier otra potencia europea, no pasaron inadvertidas décadas antes de que se expusieran con mayor consideración durante el reinado de Carlos III (1759-1788). Por tanto, la propuesta hecha tenía en consideración una serie de problemas que antecedieron a las medidas adoptadas sobre estos asuntos concretos en décadas posteriores.

[635] LUQUE-FERNÁNDEZ, 2017: 77-99.

Después de todo lo expuesto, pasaba Calderón a señalar la forma en la que debería ponerse en ejecución este proyecto en diferentes partes. En primer lugar se quitaría a los sangleyes del Parián todo el comercio de géneros de algodón y lienzo, y se pondría bajo la administración de ocho españoles con cuatro tiendas en una casa que se alquilara. Para este surtimiento decía que bastaría con el aporte de algunos vecinos a cambio del 5%.

En segundo lugar se quitarían los otros gremios restantes hasta alcanzar el total de nueve y con las primeras ganancias obtenidas se comenzaría a plantear el fomento de telares que requería poco gasto porque los sangleyes los formaban con poco coste. El primer paso sería surtir de ropa a los indígenas para después aumentar y extender las operaciones a otros tejidos. A continuación, con el fondo que se fuera reuniendo, se prevendrían materiales para poder limpiar la banda del río, seguramente se refiera al Pasig aunque no lo nombra, donde se construirían la casa general y las cuadras necesarias para el comercio y los telares, y con más inmediación a dicha barra una cuadra con habitaciones y bodegas suficientes para alojar a los sangleyes y todos los efectos que transportaran en sus champanes. Este sería su lugar de residencia por el tiempo que pasaran en Filipinas hasta después de realizada la feria, donde acudirían los vecinos a comprar los géneros que necesitaran para la carga del Galeón y para su consumo anual. Al igual que este espacio para los comerciantes y sus embarcaciones se construiría otro diferente para albergar a los musulmanes que fueran a Manila a comerciar. Con esta forma de organizar el comercio del Parián quedarían los sangleyes no cristianos expulsados y el resto de gremios en manos de los sangleyes cristianos, españoles, mestizos e indios, permaneciendo únicamente los denominados chinos infieles necesarios para el trabajo de los telares y sin introducir, de este modo, inconvenientes en el desenvolvimiento comercial del dominio español en Filipinas.

Estimaba Calderón que la puesta a punto de esta Casa de Piedad y su funcionamiento óptimo podría lograrse en unos diez años, permitiendo el ahorro del situado novohispano y corriendo por cuenta de la Casa el pago de los almojarifazgos de las ropas que se tejieran. E incluso se podría armar una fragata de cincuenta cañones por parte de la Casa que llevara mercaderías de las islas a Cádiz cada año por el cabo de Buena Esperanza y ahorraría al rey 200.000 pesos anuales con el transporte de los misioneros y cosas necesarias para Filipinas. Por último, para vencer dificultades sería necesario que el soberano tomara bajo su protección esta Casa, otorgando al superintendente y demás miembros de ella jurisdicción privativa e independencia sin

intromisión de gobernadores, arzobispos, ciudad ni Real Audiencia y para que esto pudiera llevarse a cabo debía nombrar el rey como protector de la Casa a uno de sus consejeros, quien actuaría de vínculo entre la Casa y el Consejo, suponemos que el de Indias en este caso, informando a este sobre todas las cuestiones referentes a la misma y al que se enviarían las cuentas anuales.

Creía el oidor que de esta manera se impediría que los extranjeros realizaran cambios de este tipo sobre el comercio de las islas debido a que la intervención se haría sobre el comercio interior de Manila y de las provincias, el "menudeo", porque entonces sería difícil "entablar fábricas". Y tampoco podrían los vecinos argumentar en contra de estas medidas cuando en el gobierno del mariscal Fernando Valdés Tamón se trató de quitar a los sangleyes la administración de los gremios por la situación de las tiendas, dándose dos posturas según las conveniencias particulares. Unos querían que fuese libre dentro y fuera de la ciudad y otros que solo se permitiera en esta.

Volvía a poner Calderón sobre la mesa una cuestión que se había venido dando durante toda la primera mitad del siglo XVIII en las islas y era el tratamiento y política que debía seguirse con los sangleyes, hallándose en estos al mismo tiempo la viabilidad del asentamiento español en Filipinas[636]. Si muchas habían sido las quejas acumuladas sobre la actuación y el potencial peligro que representaban en los esfuerzos de evangelización no era menor la acaparación del comercio de las islas que se les achacaba y en la que el oidor ponía el punto de mira.

5.1.2. La segunda propuesta del oidor Calderón Henríquez: La Compañía y el comercio exterior de las islas Filipinas.

Tres años después de que el oidor Calderón escribiera un primer esbozo de su proyecto, al no recibir respuesta, volvió a escribir, esta vez más extensamente, sobre la situación de Filipinas, el estado de la población, el comercio exterior que se practicaba en las islas, y las soluciones que pudieran aplicarse para revertir el estado de postración en el que veía el servidor real que se encontraban.

En 1748, por carta fechada en Manila[637] hacía notar Calderón que el peligro holandés seguía acechando a la supervivencia de las islas. Que era prudente temer que

[636] GARCÍA-ABÁSOLO, 2012: 85-87.
[637] Segundo proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez sobre Filipinas, Manila 12-VII-1748, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

los holandeses intentaran establecer una factoría en Basilán o Mindanao, como habían planeado hacer el año anterior y en caso de que lo consiguieran sería el final del dominio español en Filipinas. Advertía de que el enviado de Batavia estaba bien informado de los frutos de las islas. A esto se unía el concepto que, durante esta guerra (1739-1748), se habían formado los ingleses sobre lo fácil que resultaría la ocupación de Manila, objetivo que lograrían durante la Guerra de los Siete Años (1757-1763). Para evitar estos potenciales peligros, decía ser el mejor remedio el llevar a efecto el plan que había propuesto, añadiendo: "y que lentamente se camine por él hasta reducir a una Compañía todo este comercio".

A) *El comercio del Galeón de Manila: su reforma y conexión con las costas de Extremo Oriente.*

Pasaba el oidor a hacer relación de la presencia de vecinos españoles que se encontraban en las islas. De estos decía ser pocos y estar concentrados en Manila, de los que apenas llegaba su número a doscientos desde el soldado al mendigo y excluyendo unos sesenta jóvenes solteros que solían venir a emplear caudales de los vecinos de México o a hacer fortuna con el dinero que las obras pías daban a riesgo[638]. Del total de las islas se puede llegar al número de 1.000 personas, de las que muchas eran viudas, indias mestizas y negras y estas por haber gozado sus maridos de boleta en el repartimiento del galeón se las mantenían en este.

De este número de españoles solo diez de ellos tenían caudal suficiente para responder a las pérdidas de lo que arriesgaban en un galeón. El resto, hasta el número de cuarenta o cincuenta, como cargadores vivían de tomar el dinero a riesgo de las obras pías, del que destinaban a este fin más de 1.000.000 de pesos, de lo que obtenían una pequeña ganancia para mantenerse, y a sus familias, después de pagar los intereses. Muchos más eran dependientes del reparto de las boletas pero no cargaban en las naos, ni podían valerse de otros medios porque los gremios y el comercio interior estaba monopolizado por los sangleyes y las casas y haciendas en poder de las órdenes religiosas y las obras pías. Esta miseria que llegaba a muchos impedía que pudiera mantenerse y aumentar la población de españoles. Aducía como testimonio personal de

[638] Gran parte de la financiación de la Carrera del Pacífico correspondió al dinero prestado por las obras pías que podía alcanzar hasta un 50% de interés. La institución que acumuló un mayor número de obras pías volcadas al comercio transpacífico fue la Casa de la Santa Misericordia de Manila. Véase sobre este tema YUSTE, 2015.

su experiencia en relación a esta pobreza de los comerciantes que en once años que hacía que servía al rey en las islas no había visto un vecino que hubiera podido dar 12.000 pesos de dote a su hija, caso que no constaba en Nueva España.

Y a pesar de los bienes raíces que acumulaban las comunidades de las distintas órdenes de Filipinas no les bastaba para su sostenimiento por lo que propuso el arzobispo de Manila Juan Ángel Rodríguez "arreglar los capitales de capellanías (como constará en Vuestro Consejo de autos que remitió) al modo que otras obras pías arriesgan en cada galeón más de cuatrocientos mil pesos, cuyo interés de cuarenta por ciento distribuido por la mayor parte entre dichas comunidades contribuye mucho para su subsistencia"[639]. El ofrecimiento que hizo el arzobispo, como refería Calderón, se basaba en estimular el crédito mediante la disponibilidad de los caudales de las capellanías. Para ello, incluso, propuso al rey que aquellas que se hallaban gestionadas por los hermanos de la Santa Mesa de la Misericordia fueran despojadas de su administración o que no se pusieran reparos "para que los interesados gocen del beneficio que de esta fundación se les sigue, sin estar a la contingencia, de que siendo tantos y de tan diferentes destinos los caudales que administra, muchas veces se deje de dar el de este ramo"[640]. Sin embargo, a pesar de la remisión de ordenanzas hecha por Juan Ángel Rodríguez la gestión en la Corte sobre el asunto fue lenta, llegando incluso a estar en manos del marqués de la Ensenada en 1751[641], por lo que no sabemos qué efectos pudo tener su aprobación en la financiación del comercio transpacífico.

Sumado al dinero de las obras pías el caudal de los vecinos de México nada quedaba de los 500.000 pesos del permiso de carga para beneficio de los españoles pobladores, de donde nace el fraude en las manifestaciones, cargando más de 1.000.000 de pesos: los gastos de esta actividad eran 169.000 pesos por derechos reales, en Manila y Acapulco, por cada galeón; 50.000 pesos para gastos de comercio; más de 12.000 pesos de carga, descarga y registros, y cerca de 200.000 pesos el buque que,

[639] Segundo proyecto del oidor…, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

[640] Carta de Juan Ángel [Rodríguez], arzobispo de Manila, informando de las cantidades que tiene depositadas en el tesoro de la catedral procedente de cuantías entregadas para la fundación de capellanías y remitiendo testimonio de las diligencias que ha practicado para su buena administración, de las que pide aprobación real, Manila 10-VII-1739, en Expediente sobre dar a riesgo los principales de censos redimidos de capellanías, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,291,N.33.

[641] Real orden comunicada por el marqués de la Ensenada a José Ignacio de Goyeneche, para que le remita el expediente que conste en la secretaría del que haya dimanado la cédula que ha enviado para la firma del rey concediendo licencia al arzobispo de Manila para impetrar un breve que le permita emplear en el tráfico y comercio de Filipinas los principales de varios censos tocantes a fundaciones de capellanías que están depositados. San Lorenzo 8-IX-1751, en Expediente sobre dar a riesgo los principales de censos redimidos de capellanías, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,291,N.33.

repartiéndose a proporción entre los vecinos, solían ser más ventajosos para el que más cargaba, siendo imposible este hecho para los que menos parte alcanzaban en el repartimiento. De todo esto deducía Calderón que era imposible mantener el permiso de los 500.000 pesos del galeón y el retorno de 1.000.000, así como los antecedentes que con diferentes cantidades se dieron y que solo habían servido para mantener y fomentar las prácticas que querían evitar.

Sobre el cargamento del Galeón dejó también constancia como observador de la realidad Filipina. Los ingleses y franceses, conocedores de las mayores ventajas que les suponían retardar el envío de mercaderías para cargar en el navío, enviaban sus barcos de Madrás, Pondicheri y Bengala a principios de julio, y gracias a los factores de México estas mercaderías eran compradas sin importar el precio, siendo su beneficio el 10% de la compra que hacían. Un daño debido a la omisión de los gobernadores y que era proporcional al causado a los mercaderes de México por los factores del comercio de Cádiz, lo que empujaba a los almaceneros de la capital novohispana a refugiarse y recurrir al comercio de Acapulco para mantenerse. Invertían en este comercio más de 200.000 pesos que, sumados a los antes mencionados 400.000 de las obras pías, hacían evidente la imposibilidad de aplicar el permiso de los 500.000 pesos. Los tres navíos extranjeros proveían a Filipinas de toda la ropa gruesa de algodón para el comercio del Galeón y abasto de la tierra, exceptuando las mantas lanquines y lanillas que venían de China.

Del archipiélago se enviaba un navío a la isla de Java para traer especias, galonería, sombreros, paños y otras cosas para el consumo de la tierra, pero solo trae lo que los vecinos encargaron y solía llevar más de 100.000 pesos a riesgo de las obras pías, pagando un 15%, y saliendo por febrero volvía a mediados de junio. Otros dos barcos más eran enviados por los vecinos de Manila, uno a Cantón y otro a Emui (Amoy, en la costa de Fujian), llevando más de 300.000 pesos a riesgo de las obras pías con el premio del 18%. Estos salían por agosto y volvían a mediados de junio. Además de estos navíos enviados a la costa china, venían desde Amoy hacia Filipinas entre dieciséis y dieciocho champanes cada año, entre enero y abril, y retornaban por julio. Los géneros y mercaderías que traían solían tener una mejor conveniencia que los que venían en el navío enviado a Amoy por ser menos costosos y por esto había opiniones contrarias a enviar el navío anual a Amoy, caso que no sucedía con el de Cantón, de donde no procedía ningún champán, según refiere Calderón. Pero había reparos a esa opinión, ya que si no se daba el dinero a riesgo con el premio del 22% a Amoy, nada

traerían los chinos que iban hasta Manila. De los productos de retorno apenas salía un poco de oro labrado y cera porque los chinomíes de Ylocos[642] y medias de la laguna de Bay perdieron estimación y se redujo su producción por haberse imitado en China.

Mucho habían aventajado en Asia los europeos con la formación de sus compañías, lo que ponía de relieve que con un capital inferior al que circulaba por Filipinas, habían conseguido muchas más ventajas los holandeses, franceses, ingleses y daneses con sus establecimientos que los españoles con el tráfico del Galeón. Evidentemente no se trataba de esferas separadas, sino que ambas se intercomunicaban como describía Calderón en su relato. El cambio no pasaba por ser extremadamente radical, sino readaptarlo para obtener un mayor beneficio de la circulación de plata y mercancías que a todos alcanzaba.

Decía el oidor que la pérdida de comercio de la Compañía Holandesa se debía a la proliferación de los comerciantes armenios[643], malabares e hindúes que no solo servían para disimular el comercio europeo de aquellas costas, sino también para hacer el suyo propio por lo que si un siglo atrás eran dueños del comercio de la India después tuvieron que hacer frente a una mayor competencia. Lo mismo le sucedió a la Compañía con el comercio de China que, en el momento en el que escribía el oidor, iban a buscar las mercaderías a sus puertos para llevarlas a Europa cuatro navíos suecos, tres daneses, cuatro franceses y entre cuatro y seis ingleses, más lo que se transportaba por las caravanas moscovitas. También constituía para Calderón un hecho diferencial la formación de compañías pues pensaba que eso permitió al resto de europeos disputar a los holandeses el comercio del Índico y de Extremo Oriente de la misma forma que ellos primero desplazaron a los ibéricos. De esta manera pensaba que reglando en forma de Compañía el comercio del galeón y el comercio exterior de Filipinas podría ser más conveniente y beneficioso a los intereses hispánicos en Asia.

Refería que los vecinos con caudal para embarcar en el galeón pagaban a los mozos que enviaban como sus consignatarios un 5% de las ventas en Acapulco, un 2% por traer la plata, medio al maestre y un 10% por embarcar lo que no cabía en el permiso, averías, cargas y gastos de comercio. Añadiendo a estos gastos el haber comprado en Manila un 25% más caro por la presencia de los caudales procedentes de México y otro 25% que solía perderse en la venta que manejaban los consignatarios

[642] Famosas fueron durante todo el período de duración de la Carrera del Pacífico las mantas de algodón de Ylocos, al norte de Manila.
[643] Sobre la participación de estos mercaderes en el comercio de las islas véase BAENA-LAMIKIZ, 2014: 693-722.

para no perder sus derechos, aun con todo los vecinos estaban satisfechos si obtenían un 35% de beneficio en el retorno del galeón. Un beneficio similar obtenían las obras pías y al diversificar sus caudales obtenían también un 15% de beneficio por el riesgo de China y Java y un 20% por los de la Costa (Bengala). Según pudo saber de mercaderes hábiles, si todo el comercio de la carga se comprara por una sola Compañía y que esta los vendiera en Acapulco, después de deducidos costes y contribuciones quedaría el beneficio líquido obtenido en un año en el 70%.

Cada galeón cargaba más de 1.000.000 de pesos de principal, por lo que debería permitirse a la Compañía cargar como hasta entonces se había practicado las 4.000 piezas que según el Comercio de Manila formaban el permiso, aunque teóricamente este permiso se ajustaba al valor de los 500.000 pesos y no a una cantidad de piezas para embarcar. Y el retorno que pudiera traer fuera de 1.500.000 pesos por las piezas cargadas sin necesidad de hacer avalúos ni juramentos. El permiso de ida sería de 800.000 pesos de principal que sería el máximo de lo que puedan reunir los vecinos y las obras pías cada año. No sabemos si en esta cifra contabilizaba Calderón los caudales que enviaban los vecinos de Nueva España, pero era posible que no al afirmar que por este medio “cesará todo fraude de dinero extraño”. Y pagando el 35%, 280.000 pesos, quedarían otros 280.000 pesos hasta llegar al 70% de beneficio, y para seguir aumentando este fondo de la Compañía se podrían cargar otros 100.000 pesos por cuenta del mismo que produciendo 70.000 pesos de beneficio, produciría un total anual de 350.000 pesos de ganancia con una carga menor en valor que la que entonces se practicaba. De esta forma creía que no habría año en que no percibirían intereses los accionistas ni se acumularía el beneficio únicamente entre los directores ni se excluiría del comercio a los individuos. Unos males que se habían achacado a las compañías, pero que adaptado su modelo a una especie de hibridación con el practicado por el comercio del Galeón podía evitar los perjuicios que se pudieran derivar de uno y otro.

Seguía a este planteamiento la descripción de la administración de la Compañía, en la que tendrían cabida aquellos que hasta el momento se habían visto menos beneficiados por el repartimiento del buque. Formarían la Compañía, de arriba hacia abajo:

Cuadro 2. Administración y gastos de la Compañía.

Concepto	Cuantía (anual)
1 director general	2.000 pesos
13 miembros del Ayuntamiento	1.000 pesos (cada uno)
13 compromisarios del comercio	Dirección completa de la Compañía 1.000 pesos (cada uno)
1 contador	1.000 pesos
50 españoles (para diferentes destinos)	500 pesos (cada uno)
200 soldados veteranos europeos (servirían como milicia y poblamiento de las islas)	180 pesos (cada uno)
300 soldados españoles de Nueva España (sirviendo en la marina, presidios y factorías)	60 pesos como socorro (cada uno)
10 capitanes	600 pesos (cada uno)
10 alféreces	360 pesos (cada uno)
10 sargentos	240 pesos (cada uno)
Pajes, pífanos, abanderados, tambores, etc.	1.440 pesos
Viudas pobres que solo se servían de las boletas como sustento	50.000 pesos
Hombres pobres españoles	Los emplearía la Compañía conforme a su calidad
Del 5% de los 500.000 pesos de las obras pías y caudales que aporten los vecinos	25.000 pesos
Total	198.640 pesos

Fuente: elaboración propia a partir de Segundo proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez sobre Filipinas, Manila 12-VII-1748, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

Esos 198.640 pesos restados a los 350.000 pesos de ganancia daban como resultado 51.960 pesos que podrían utilizarse para los gastos en los años que no se remitiera carga y el daño de una pérdida o arribada. Y para ello se permitiría a la Compañía traer lo que excediera del 1.500.000 pesos de retorno si en algún año fuera la feria más ventajosa.

Además de recomponer en la Compañía todo el sistema del Galeón desde la cabecera manilense, debería incluir en el tráfico que realizara el que practicaban los navíos que conectaban las importaciones de mercaderías asiáticas hacia Manila con el practicado por el Pacífico. Para ello la Compañía se encargaría de mantener dos fragatas de cuarenta cañones para el comercio de Amoy y otra de treinta cañones para Cantón, embarcándose en ellas doce españoles como factores. También armaría sus correspondientes fragatas para Bengala, Coromandel y Java y los factores de estas junto con los destinados al comercio con China ganarían 3.000 pesos cada uno obtenidos del 5% del valor del tráfico. Y pese a los recelos holandeses de que los españoles navegasen más al sur de Mindanao, ningún tratado lo prohibía explícitamente, sin embargo, en el fondo, aseguraba Calderón, lo que más importaba a los holandeses era que los españoles navegasen directamente desde Filipinas a España, a lo que siempre se opusieron, y no tanto a que los españoles avecindados en Manila pudieran ir a traficar con sus embarcaciones a las costas asiáticas, como en la última ocasión que se hizo, en 1718, bajo el gobierno de Fernando de Bustamante y Bustillo[644].

La Compañía emplearía en la navegación del galeón ocho factores que con el general sumarían diez pues la consignación que se hiciera sobre este valdría por dos. Cada uno de ellos con un sueldo de 7.000 pesos que al igual que el resto de factores empleados en el comercio saldría del 5%. El 2% de los retornos los utilizaría la Compañía para gastos de viaje y el maestre tendría una consignación similar proveniente del medio por ciento. La Compañía asumiría el coste de fabricar y carenar las seis fragatas y al mismo tiempo el de tres galeones de sesenta cañones o más, dos de

[644] La embajada que Bustamante envió al reino de Siam se compuso de dos navíos: la capitana *Nuestra Señora del Carmen y las benditas ánimas del Purgatorio* y la almiranta *Jesús, María y José*. El resultado de este impulso diplomático desde las islas fue la firma de unas capitulaciones ventajosas para la Corona en Asia. Los españoles tenían permiso para establecer una factoría y construir navíos en Siam. También se permitió la adquisición de mercaderías sin límite para su venta en Manila exceptuando el salitre y el marfil por ser estancos reales, tampoco los cueros y el calain que mantenían en exclusiva los holandeses. Como contrapartida los siameses gozarían de exención de tributos y podrían comerciar libremente en Manila. Bustamante hizo cómputo del ahorro que podría obtenerse con la fábrica de los galeones en Siam, costando la fábrica de uno entre 20.000 y 25.000 pesos. Los esfuerzos del gobernador por llevar a adelante la relación comercial se frustró con el trágico desenlace de su gobierno. Esta relación pareció reiniciarse unas décadas después durante el gobierno del marqués de Ovando. No fue el único objetivo del sudeste asiático al que apuntó ya que también puso sus miras en Tonkín. PAJARON, 1964: 60-63.

ellos para realizar el viaje de ida a Acapulco y regreso a Manila, y un tercero para el resguardo de las islas y como repuesto en caso de pérdida mientras se fabricaba otro nuevo. Para estos costos y pertrechos cargaría la Compañía un 10% sobre el retorno del 1.500.000 pesos y por el ramo de almojarifazgo que convendría a S.M. ceder la administración del mismo a la Compañía, que raro era que alcanzara los 50.000 pesos y unido al importe de los fletes de los galeones y las seis fragatas todo haría un fondo suficiente para cubrir estos gastos.

B) El gobierno económico del interior del archipiélago.

La Compañía, para compensar esta proyección exterior que Calderón le adjudicaba, debía aplicarse también al sostenimiento de una determinada política interna relacionada con la frontera musulmana de las islas del sur. Hacía alusión el oidor a las últimas reales cédulas despachadas sobre el poblamiento de Zamboanga por españoles con la compensación de incluirlos en el repartimiento del galeón y que en estas no se tuvieron presentes las dificultades que ya presentó una acción similar cuando en 1735 se previno que esta acción pobladora la realizaran voluntariamente los indios boholoanos, en su caso como labradores y con la promesa de no ser tributarios durante cuatro años.

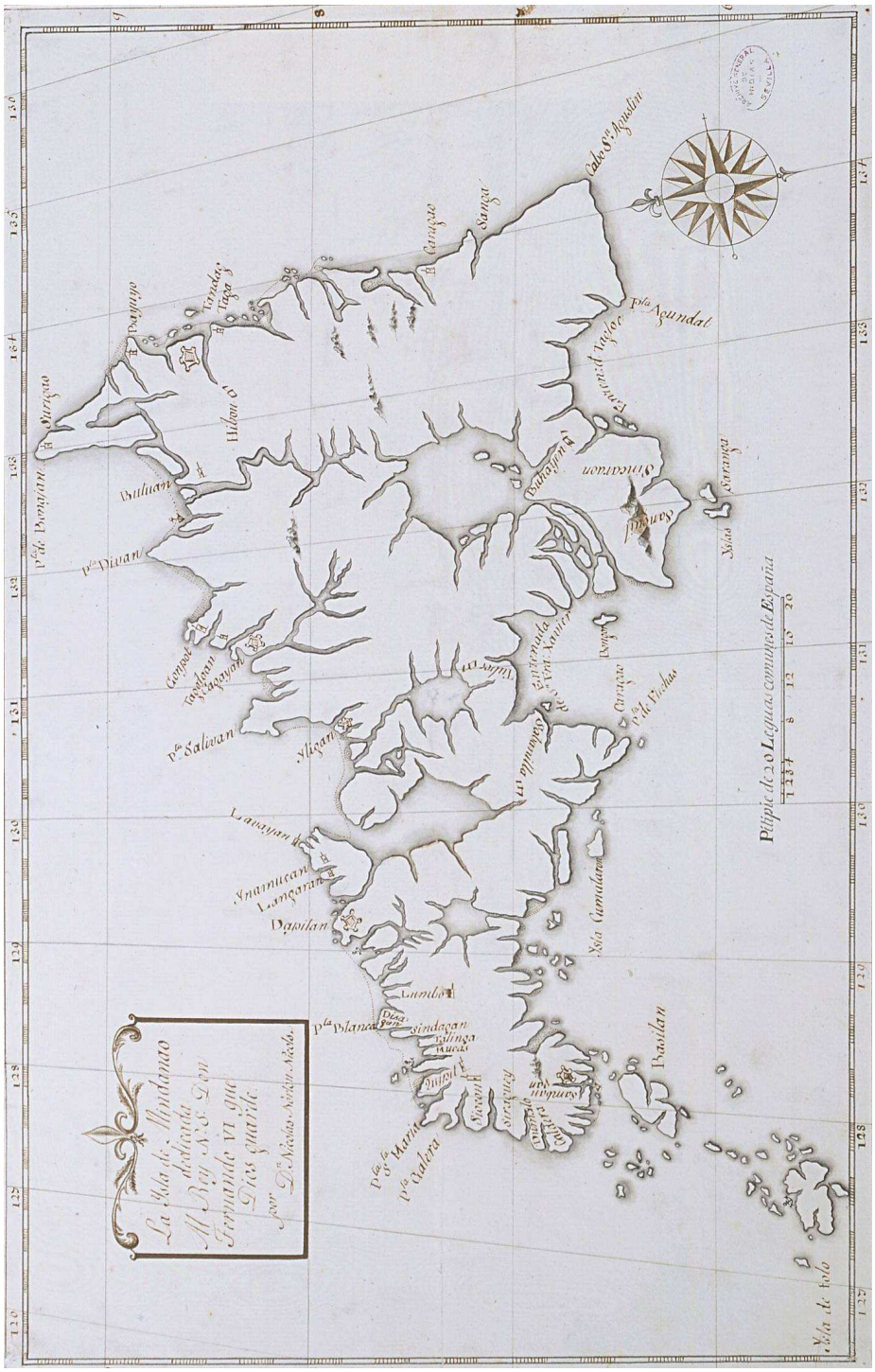
Concluía que la defensa de las islas no dependía de un mayor número de españoles poblando Zamboanga, sino del aumento de las fuerzas navales, de forma que a las dos galeras ya existentes en el presidio se sumasen otras dos o más que tripularían los soldados del número de trescientos que debía mantener la Compañía y de estos también proponer el número necesario para el establecimiento de un presidio en la isla de Balabac o en el extremo sur de la isla de La Paragua (Palawan). Cuarenta hombres estarían destinados para la administración de dos factorías, una en el río Mindanao y la otra en Joló, y bajo el pretexto de asistencia religiosa estarían consignadas dos misiones a estas factorías como un intento de convertir poco a poco a la población musulmana. Una tercera factoría se crearía para La Paragua. Estas tres factorías realizarían el comercio en exclusividad y, además, tendría la Compañía el control total sobre Zamboanga, pudiendo designar libremente al gobernador. A través de estas se realizarían el abastecimiento y pertrecho de las fuerzas españolas en la zona y el comercio con Borneo e islas adyacentes. Este modelo presentado por Calderón era el que habían aplicado los ingleses en la India a través de la EIC (Compañía Británica de las Indias Orientales por sus siglas en inglés).

No podía omitirse el capítulo de las especias sobre el que también se ocupó en su carta, cuyo cultivo era básico para el desarrollo económico de Mindanao. Una idea extendida en algunos sectores de la sociedad filipina, especialmente entre los jesuitas durante la primera mitad del siglo XVIII[645]. Una vez establecidas las factorías de la forma que exponía, podría la Compañía encargarse también de enviar personas experimentadas en el beneficio de la canela[646]. De esta describía que su mayor problema era la "babaza" que presentaba y que cortaba el chocolate, pero que se había hallado un remedio en las islas que consistía en darle un hervor en agua y después dejarla secar al aire y echar una tercera parte menos que la de Ceilán. La de Filipinas era más activa que esta y según le habían informado podría beneficiarse mucha si se trabajara con más atención porque los subanos y los indios del monte la cortaban sin orden ni cuidado.

Junto a la canela podría traerse, mediante el comercio con los musulmanes, los árboles del clavo y la nuez moscada para transplantarlos en Mindanao que, a imitación de lo que han hecho los holandeses en otras islas, podrían cultivarse allí al estar en un clima similar. La pimienta podría fructificar igualmente en Mindanao, aunque esta era conocida y cultivada en las cercanías de Manila, donde en el pueblo de Indán, a tres leguas de Cavite, se cogieron hasta veinte y siete libras en el año 1746 de una calidad comparable a otra de la India. En las provincias de Balayán y la Laguna podía cogerse mucha así como en otras partes y sería beneficioso en el intercambio con los chinos, quienes la consumían mucho. Fomentando el cultivo de las especias se prevenía la influencia de los holandeses, quienes ya habían intentado asentarse en Mindanao, debilitando también su posición comercial sobre estos productos.

[645] DEL BARRIO, 2012: 283-288.
[646] Sobre la canela de Filipinas véase BAÑAS, 2001.

Mapa 5. Isla de Mindanao.



Fuente: “La Ysla de Mindanao, dedicada al Rey Nuestro Señor Don Fernando VI que Dios guarde, por Don Nicolás Norton Nicols”, Probable 1757, AGI, Mapas, planos, documentos iconográficos y documentos especiales, MP-FILIPINAS,39.

El principal producto en el comercio con la Costa y Malabar era el azúcar, abundante en Filipinas, y de mejor calidad que la de la India. Su consumo era alto y su comercialización extensa ya que las naves llegaban a abastecer a Persia y Arabia, con un beneficio del 80% para los extranjeros implicados que cargaban en el archipiélago todo el producto que podían, siendo la Pampanga la provincia más productora con más de 60.000 pilones anuales. La mala política, subrayaba Calderón, de prohibirse desde Manila su extracción por razón de ser necesaria para el abasto de la tierra impedía que aumentaran los ingenios. Si se lograba cultivar en la Pampanga hasta el punto de obtener unos 200.000 pilones anuales, incluyendo para ello trabajos de mejora para evitar la penetración del mar en las tierras más adecuadas para el arroz y el azúcar con un gasto estimado de 4.000 o 5.000 pesos, de lo que pudo observar y deducir cuando estuvo en la provincia para la numeración de tributos, solo con el ramo del azúcar y los del siguei y el oro sería suficiente para traer de la Costa y Bengala todas las chitas, zarazas, cambayas y pañitos necesarios en Filipinas, sin tener que utilizar la plata en el intercambio.

Otro producto abundante en las islas era el añil, el cual podría cargarse y enviarse en muchos barcos hacia Cantón donde se vendería a los europeos que comerciaban allí, como ellos mismos confesaban haberlo visto suelto en tinajas como se llevaba desde las islas a China, pero hacía falta una persona especializada que viniera desde Guatemala para que enseñara la reducción del añil en pasta para que no solo pudiera aprovecharse por los europeos y los chinos, sino también en todas las partes de la India.

Junto a estas atenciones, insistía el oidor que la que más debería preocupar a la Compañía sería el fomento de los tejidos de algodón, incluida la que gastaban los indios, extrayéndose al año hasta 300.000 pesos de las islas y que pudieran tejerse en Filipinas también los elefantes trayendo para ello malabares como maestros en caso necesario. Para la formación de los telares con el ancho correspondiente había personal cualificado en Filipinas y esta era más urgente porque se trataba de otro ramo abundante en las islas, como el azúcar, y se extraía la materia prima para llevarla a China y volverla a vender en Filipinas en forma manufacturada como lanillas, mantas y lanquines. Las cambayas, por su escasez, se imitaron en Filipinas y los indios de Balayán que a esto se aplicaron lo hicieron con mejor calidad que las de Bengala igualando incluso los colores.

Sin embargo, los indígenas tejían sin telar y no podían costear su trabajo por lo que solamente se les pediría que cultivasen la planta del algodón y que después

separaran las fibras de las pepitas; para las labores de hilado y tejido era necesario formar ingenios y telares para enseñar a estos pero que la carga principal de estas actividades recayera sobre los sangleyes, que contaban con una mayor destreza. Sugería que una vez se conociera esta noticia sobre el fomento del algodón acudirían maestros de la India y también españoles procedentes de Nueva España que, como desterrados o soldados, pudieran hallarse algunos hábiles en estos trabajos.

Sobre la cuestión del algodón ya dio cuenta el año anterior de 1747[647], antes de informar por carta sobre este segundo proyecto. Cuando el oidor se hallaba de visita en la Pampanga con motivo de estar realizando la numeración de tributos detalló cuáles eran las producciones más destacadas de la provincia. La primera a la que se refirió fue el azúcar y los más de 70.000 pilones que cada año se obtenían pero advertía que solo se podía llegar al máximo potencial de este fruto si se daba entera libertad de extracción para el fomento de los trapiches e ingenios. Además, añadía a la lista el arroz, el vino de nipa, variadas maderas, el pescado, oro en los pueblos altos, la cecina de venado, cueros y cera y diferentes aprovechamientos que hacían del árbol Buri en forma de dulce para postres, vino, azúcar y un pan elaborado con sus raíces que llamaban yoro. En total, estimaba la producción anual de la provincia en más de 120.000 pesos cada año, sin embargo hacía notar que su balance era negativo pues el pago de los tributos unido a otros gastos de consumo, especialmente el de los tejidos, hacían que estos fueran mayores que el rendimiento de sus frutos.

Del algodón refería que había en Pampanga terrenos suficientes en los pueblos altos para producirlo con el que abastecer a todas las islas, aparte de la gran cantidad que producía la provincia de Ilocos, que nada tenía que envidiar al de la India. Se trataba de un género que podía darse en todas las provincias, su cosecha no era larga y podía estimularse a los indios a su siembra. Ponía el ejemplo de Puebla de los Ángeles donde con la ayuda de un malabar se tejían allí por aquel entonces cambayas, elefantes, lanillas y mantas lanquines y con más facilidad podrían obtenerse en Manila los servicios de maestros hábiles, sumando el menor coste de transporte y jornales, opinando ser vergonzoso que no se hubiera adelantado nada en la materia al observarse estas mejores condiciones. Como mejor medio para ello volvía a mencionar el arbitrio que propuso en 1745 de la Casa de Piedad o que "formándose aquí una gruesa Compañía de todo el Comercio de Nueva España que tome a su cargo el fomento y

[647] Carta de Pedro Calderón Henríquez sobre numeración de tributos, Manila 8-VII-1747, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,182,N.14.

beneficio de los tejidos, y frutos de la tierra podrá el desorden presente tomar alguna forma".

Sobre lo que más llamaba la atención era en la reducción y desaparición de los tejidos que antes se comerciaban como los de Nueva Segovia y de Tondo, las mantas de Ilocos, y las medias de la Laguna, rematando esta crítica situación la última guerra con Inglaterra que había reducido el abastecimiento desde Pondichery y Bengala encareciendo la poca ropa gruesa que había llegado a las islas. No tardó Calderón en dar cuenta de los detalles de esa gruesa Compañía, apenas un año después como venimos observando.

En resumen, lo que se ponía de manifiesto eran las buenas condiciones de la tierra para hacer de la producción de determinadas materias primas un comercio que redundara en beneficio de las islas Filipinas. A los ya señalados del azúcar y el algodón, este como el más importante, se podían sumar la seda, beneficiándose en algunas partes de la isla de Luzón que se encuentran a la misma altura que la isla de Hanoi donde era muy abundante; el cacao que en cuarenta años había pasado de ser importado desde Nueva España a trasplantarse y cultivarse en muchas provincias de las islas, extendiéndose el consumo del chocolate a los indígenas principales; las alubias y frijoles también habían hallado campo sin envidiar a los de México; el tabaco era de alta calidad y cantidad; las uvas y otros frutos europeos también podían hallar su espacio, pero su estado no era el deseable por la falta de fomento. Lo mismo que ha sucedido, según decía Calderón, en el caso de las minas de oro, las de cobre y las de hierro, habiendo presencia de minerales de vidrio y azufre, así como salitre necesario para la pólvora. Pudiera incluso hacerse la loza ordinaria que usaban los indios sin tener que recurrir a la de China y también podría cultivarse el lino, reduciendo la necesidad de tejidos chinos para la vestimenta de las islas.

Desde Amoy podría adquirir la Compañía más seda y mantas lanquines confiando el dinero a los chinos para que fueran a Lanquin a comprarlas a cambio de un 5% de consignación y el flete, una navegación que solo llevaría tres días desde Emui para los navíos destinados allí. Otros destinos de interés comercial serían Siam, la Cochinchina y Tonkín. Del primero ya hubo ejemplos en el pasado para establecer una relación comercial fluida desde que, por la embajada que enviara el gobernador Bustamante, permitiera el rey de Siam a los españoles el establecimiento de una factoría en su territorio para el comercio entre su país y Filipinas en el año 1719. Un esfuerzo mayor que no fructificó por la oposición interna en las islas a la política del gobernador,

aunque no faltaran presiones externas como la de los holandeses que entre otras cosas ofrecieron hasta 13.000 pesos al príncipe de Siam para entorpecer e impedir la embajada[648].

Además de referirse al caso de Bustamante, ofrecía Calderón otro ejemplo, acaecido el "año pasado", lo cual es difícil precisar pues pudiera ser el de 1747[649], en el que llegó desde Siam a Manila un capitán mestizo de un barrio católico de la corte que llevando un navío con algunos géneros tenía la esperanza de que a su regreso le acompañara algún español como prueba del deseo sincero de seguir comerciando entre las dos plazas. En una fragata se cargaron siguei y azufre, los dos mejores frutos para el comercio con Siam; el primero porque servía como moneda de vellón y el segundo era necesario para la mucha pólvora que consumían, por los que se obtenía el 100% de ganancia. A cambio de estos ramos podrían traerse a las islas hierro, no tan bueno como el de Europa y China pero más barato, marfil, plomo, cambayas, y elefantes ordinarios, estaño, almizcle, palo de águila y de rosa, sibucao y oro, frutos que a su vez podían reexportarse a la Costa para un mayor beneficio. Y este contacto con Siam permitiría a los españoles acceder a los productos japoneses con los que comerciaban aquellos naturales.

Para Cochinchina y Tonkín se procedería igual que en Siam, mediante el establecimiento de una factoría, no obstante, la actividad más importante a desempeñar por esta sería la del acopio de seda tanto de estos dos reinos como de las isla de Hainan, junto a otros frutos y oro. En contrapartida, desde Filipinas se enviarían aquellos que la experiencia demostrara útiles al comercio de esta región. El interés por establecer el comercio con estos reinos no solo radicaba en la importancia que pudieran tener como proveedores de productos complementarios a los proporcionados por China, sino que, en caso de emergencia o complicación política que impidiera la navegación a los puertos chinos o el trato con sus comerciantes, desde estas factorías podrían los españoles de Filipinas abastecerse de los productos del comercio chino sin grandes

[648] Sobre este punto nos remitimos a la nota 16 del presente capítulo. Es interesante la información aportada por Calderón respecto al entorpecimiento que practicaron los holandeses como interesados en una parcela concreta del comercio con Siam.

[649] Puede que Calderón se refiriera a las diligencias hechas por el gobernador interino Juan de Arechederra en 1748. Carta de Juan de Arechederra, obispo de Nueva Segovia, gobernador de Filipinas, dando cuenta con testimonio de las diligencias que se evacuaron al arribo de una embarcación del reino de Siam, cuyo capitán traía cartas del primer ministro de aquel reino y de fray José de la Cruz, vicario apostólico, referentes a restablecer el antiguo comercio, y que en su vista se tomó la deliberación de relevarle de los derechos de almojarifazgo, según las capitulaciones de 1718, Manila 4-VI-1748, en Expedientes sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1.

complicaciones como canal indirecto, de la misma forma que señalaba Calderón el acceso a los productos japoneses a través de los comerciantes de Siam.

C) *La proyección ultramarina de la Compañía: la navegación y la costa novohispana del Pacífico*.

El interés de la Compañía debía desplazarse también a la otra orilla del Pacífico. En la costa americana de Nueva España, en California, era necesario poblar el puerto de Monterrey[650] reconocido desde el año de 1606 por Real Cédula y declarado como el más adecuado para hacer escala en la navegación de los galeones una vez llegaban a la costa, para después seguir rumbo hasta Acapulco. Contaba su entorno con agua dulce, montes y buenas maderas para fábricas y arboladuras, cáñamo y brea. Una vez poblado y fortificado y establecida la maestranza y marinería ofrecería una posición segura no solo en la navegación de los galeones sino en la defensa de toda la costa del mar del Sur. Podría surtirse fácilmente llevando hierro, anclas y pertrechos de guerra desde Cantón, donde se compraría a los suecos a veinte reales el quintal de hierro y en la misma proporción los pertrechos de guerra, siendo el precio más caro de cinco pesos, diferencia notable si se compara con Nueva España o Perú donde el coste podía multiplicarse hasta por seis incluyendo el transporte por tierra. El puerto haría las funciones de astillero, donde junto a los navíos de guerra se fabricarían también mercantes con menos gastos que en Guayaquil.

La Compañía utilizaría Monterrey como plataforma de expansión por la costa del norte de América y tierra adentro y a su vez serviría como cabecera para navegar por el Pacífico en dirección a Asia pero hasta el estrecho de Sungar (que creemos se refería al estrecho de Tsugaru) entre las grandes islas de Hokkaido y Honshu en Japón. Refiriéndose a la primera como la tierra de Yeso[651] que está separada por el estrecho de Japón. Y allí podría establecer un comercio muy útil[652] en el puerto de Madsuma

[650] La exploración de la Baja California no fue un hecho aislado. En 1609 fue propuesto el establecimiento de una factoría en la bahía de San Bernabé, en las cercanías del Cabo San Lucas, por fray Antonio de la Ascensión. Esta podría servir a los galeones como sitio de apoyo una vez dejaran Monterrey. La idea fue estudiada por el Consejo de Indias y después sometida a examen por el Luis de Velasco y Castilla, virrey de la Nueva España en dos ocasiones (1590-1595 y 1607-1611) y también del Perú (1596-1604). SCHURTZ, 1992: 224.

[651] Esta noción geográfica del archipiélago japonés poniendo a la tierra de Yeso como el límite norte pero sin vincularla al país nipón como si se tratara de un espacio al margen aparece también referida por el padre Pedro Murillo Velarde. *Geographia Historica*, [1752], tomo 7, BDH, GMm/2551, p. 227.

[652] Sobre este destacaba también el padre Pedro Murillo Velarde lo siguiente: "[…] Una de las mayores riquezas del Japón es el Comercio, por las excelentes Manifacturas que hacen sus Naturales, que son más

(Matsumae) en el extremo sur peninsular de Hokkaido, lugar de concurrencia para japoneses, coreanos y tártaros. En cuanto a los productos dice que allí se apreciaban los paños y cueros de Nueva España pudiendo intercambiarse por plata y oro, hierro y otros productos de Japón, raíces y drogas medicinales de los tártaros y pieles de marta. No abandonaba la posibilidad de introducir la evangelización al igual que en Siam y Tonkín. Por último, la navegación desde Monterrey hasta el estrecho de Tsugaru se podría hacer en treinta días según la practicaban los galeones, mucho más segura y fácil que desde Manila a Nagasaki, "porque se navega por golfo limpio con vientos y monzones experimentados", al contrario que desde Manila donde los mares están llenos de islas, escollos y corrientes sujetas a tempestades, lo que había ocasionado a los holandeses muchas pérdidas y que solo les compensaba por obtener de aquel comercio grandes beneficios.

La protección de esa costa norte del Pacífico fue debida también a dos posibilidades relacionadas con la expansión europea. Una era la de los rusos de los que ya se sabía que habían navegado desde el extremo oriental de Siberia hacia el este "sobre nuestra América donde encontró islas o continente" desde donde se podría regresar sin grandes esfuerzos a los dominios moscovitas. Información que había aparecido en una gaceta francesa de la que no daba el nombre. La intención de rodear el polo que revestía aquella navegación tenía la necesidad de seguir una ruta de altura más baja donde tocar tierra más cómoda como las Californias o el cabo Mendocino donde podían aprovisionarse mejor que en las tierras al norte de la Tartaria. Y recomendaba que antes de esperar que esto sucediera era mejor prevenirlo con la ocupación y navegación de aquella costa.

La otra posibilidad, a la que se pondría freno del mismo modo, era la expansión francesa por Canadá hasta llegar a tomar un puerto en el Pacífico. El puerto, astillero y maestranza de Monterrey estaría mejor comunicado por mar con Filipinas, así como provisto y pertrechado desde Manila que desde México, "como reconocerá V.M. por los que producirá lo mandado en Real Cédula de mil setecientos y cuarenta y cuatro, en razón de la penetración y pacificación de las Californias". A pesar de la asistencia proporcionada por la orden jesuítica hasta que no se formara una colonia de comercio y población que sirviera como capital de toda California, provista de armas, barcos y

---

sólidas, y de más ley, que las de los Chinos. La Loza, o Porcelana del Japón es más fina, de más dura, de más cuerpo, y de más lustre, que la de la China, y algunas xicaras parecen de Alabastro. También hacen Telas hermosísimas de Seda, y Algodón, y obras primorosas de Azero, Cobre, Chalam, y otras curiosidades.". *Geographia Historica*, [1752], tomo 7, BDH, GMm/2551, p. 229.

comercio y que domesticara a los indios nunca saldrían de su bahía como han sido testigos algunos que navegaban en los galeones sucedía con los que habitaban en el cabo San Lucas, cristianos desde hace años.

Gracias a la Compañía podrían ahorrarse al erario los 140.000 pesos de situado y los 80.000 pesos que gastaba cada galeón en Acapulco y sobre las posibles reclamaciones que pudiera hacer el Consulado de Cádiz quedarían desvanecidas ante la evidencia de que por este medio de Compañía podrían mantenerse hasta nueve navíos de entre treinta y setenta cañones, con el propio mantenimiento de los fondos de su comercio, factores, soldados y marinería y la contribución de los 160.000 pesos de cada galeón por derechos reales en Acapulco. Por último, como argumento que oponer ante esas resistencias, no hay mejor oportunidad que este establecimiento para enfrentar a los holandeses en caso de guerra, donde era más dañina la guerra comercial y solo se necesitaría enviar gente práctica desde Nueva España como oficiales, artilleros y milicia de marina. Lo mismo que pudiera hacerse contra los ingleses que, durante la última guerra (1739-1748) solo de China habían disfrutado un comercio de 2.000.000 de pesos de principal.

La ventaja inglesa era más destacada que la holandesa en las fechas en las que escribía Calderón. Pero lo importante era la amenaza que ambas potencias europeas representaban en los dominios asiáticos de la Monarquía, especialmente si estos no contaban con los recursos necesarios para hacerle frente ni con la preparación adecuada. Las tentativas europeas que había expuesto el oidor no eran un síntoma de alarmismo, sobre todo si pensamos en las incursiones que durante los periodos de guerra practicaban los ingleses en el océano Pacífico y que tuvieron sobre el Galeón de Manila sus mayores consecuencias como puso de manifiesto el comodoro lord Anson con la captura del *Covadonga* en 1743. Un éxito culminante de las acciones de guerra británicas que se dieron durante la primera mitad del siglo XVIII en aquellas latitudes[653].

Las resistencias, aventuraba Calderón, no serían únicamente de parte gaditana. En las propias islas habría que contar con un gobernador comprometido con el desarrollo y defensa de la Compañía, o por lo menos no opuesto a ella. Una de las advertencias principales que podrían hacérsele sería la del más rápido castigo ante cualquier abuso o exceso grave que cometiera sin tener que esperar a su juicio de residencia y si la

[653] PINZÓN, 2011: 45-76.

Compañía lo solicitara, sobre queja fundada, pedir su traslado. Y para evitar entorpecimientos, la Compañía tendría facultad de enviar navíos de aviso a Acapulco sin licencia del gobernador. En esta línea, el director sería completamente independiente del gobernador quien mantendría la facultad de despachar los títulos de los oficiales nombrados por la Compañía para mandar los navíos que, en el caso de los generales de los galeones, siempre sería uno de los veintiséis directores, y como capitanes del resto de navíos los que hubieran servido previamente de factores en aquellos lugares donde estuviera destinado el navío. Como factores para Acapulco nombraría la Compañía a aquellos que ya hubieran servido como tales en otros navíos de la India y al menos cuatro de ellos ya habrían hecho viaje a Acapulco como factores. El director general de la Compañía tendría que ser un oidor, el de más experiencia e inteligencia, nombrado por el rey para presidir a los directores. Que los regimientos que fueran a rematarse se hagan sobre los mercaderes que hayan servido por algún tiempo en la Compañía como factores y que de los trece directores o compromisarios del comercio que se nombraran cada tres años recaigan igualmente sobre mercaderes que hubieran trabajado para la Compañía de la misma forma. Estos serían designados por el mayor número de votos de los que tuvieran caudales en la Compañía, correspondiendo cada voto a 2.000 pesos para que pudieran participar en el proceso el mayor número de mercaderes sin perpetuar la desigualdad que se experimentaba.

Por último, los directores tomarían cada año cuentas a los administradores particulares para hacer balance de todas las ganancias y las pérdidas que hubiera en el año, teniendo en cuenta todas las adiciones y reparos hechos por los contadores que nombrara la Compañía. No obstante, la dirección no estaría obligada a dar cuenta de su administración, sin tener que considerar el hacer públicos o secretos los gastos que fueran necesarios para el bien del comercio y el adelanto de los frutos y tejidos de la tierra. En los primeros dos años, entendidos como formativos de la Compañía, mantendría el rey los costes por parte de la Real Hacienda de todo aquello que hasta el momento había correspondido a esta, para que en dicho período pudiera la Compañía reunir fondos como resguardo de caudales con la correspondencia del 5%, interesando en esta operación a otros que se animarían para el mismo fin de este lucro y en breve tiempo se acumularía una masa común de 4.000.000 de pesos que creía el oidor que la Compañía necesitaba tener para hacer frente a diferentes riesgos y cubrir las pérdidas de navíos, averías y arribadas que solían padecer. De nuevo volvía a aparecer una cantidad que nos era familiar en las compañías propuestas para Filipinas.

Esta cesión de soberanía sería difícilmente aceptada por el rey y el sistema de gobierno que se aplicaba en las Indias. Gerónimo de Uztáriz analizaba en su obra el éxito de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. De esta decía que uno de los elementos que la habían hecho ser tan rica y poderosa era "por ser casi soberana, y absoluta en sus direcciones". De este gran poder acumulado emanaban los nombramientos de todos los cuadros inferiores y superiores que nombraba la Compañía, el gobierno sobre sus enclaves y territorios al margen de cualquier otra autoridad, así como las facultades para hacer la paz y la guerra, administrar justicia, mantener ejércitos y armadas, acuñar moneda, y todo aquello relacionado con nuevas conquistas y su defensa. Aunque mencionaba que la soberanía nominal de la Compañía recaía sobre las Provincias Unidas, el ejercicio real correspondía a la dirección de la Compañía. Pero era en las siguientes líneas donde Uztáriz mostraba sus inconvenientes a reproducir un modelo similar al de esta exitosa Compañía:

> […] pero estas grandes autoridades, gracias, y privilegios, aunque muy essenciales para apoyo de Comercios tan ricos, no se pudieran dispensar, sin grandes inconvenientes, en las Monarquías ni en otros Reynos grandes, donde se creasen Compañías, y huviessen de comerciar en Provincias, en cuya pacifica possession se hallan ya los Principes sus Soberanos, y legitimos Dueños; y la empresa de formarlas, con la calidad, o permision de introducir Colonias, y practicar Comercios en Paises estraños, como lo intentó, y logró la Compañía de Holandesa en el Oriente, estableciendose, y aumentandose con los despojos de los Portugueses, y después con algunos de los Ingleses, pudiera tener grandes riesgos, y otros inconvenientes, mayormente si el Comercio, que se intentase en este forma, fuesse tan estendido, que diesse zelos al de otras Potencias.[654]

Posiblemente la intención de Calderón no fue la de la imitación[655] por lo que llevamos visto de su propuesta, pero en el punto que describe la autonomía con la que debía contar la Compañía dejaba al margen al gobernador y capitán general, quien era visto más como un distorsionador de la empresa y un obstáculo que como una autoridad impulsora o garante de su funcionamiento. Este elemento, que enlazaba de forma más

[654] UZTARIZ, [1742]: 86-87.

[655] Aunque no se puede negar que muchas de las propuestas hechas por el oidor ya fueron expuestas en viejos proyectos insulares. Aquí cabría hacer un estudio más detenido de cuáles pudieron ser las fuentes consultadas por este, a qué proyectos anteriores pudo tener acceso y cuáles pudo tener al alcance durante los años en los que ejerció su cargo en las islas y se produjeran en ese período. Queda pendiente un estudio más concreto que trate este tema.

próxima con la soberanía del monarca en las islas debido a que era nombrado por este y se le entregaban unas instrucciones con su nombramiento firmadas también por el rey, sería difícil de marginar o imposible ignorar tal y como se entendía el ejercicio del gobierno, sobre todo por la cantidad de atribuciones y ámbitos de intervención que acabaría teniendo la Compañía. Además, el mismo Calderón no ocultaba sobre qué sujetos debía apoyarse la dirección de la Compañía: el oidor de mayor antigüedad y los capitulares y compromisarios del Cabildo secular de Manila. Contaban estas fuerzas con representación institucional en las islas y de mayor arraigo, por lo general, que los gobernadores y el hecho de que fueran señalados por Calderón como cabeza de la Compañía nos da una idea del reconocimiento que hacía a estos del manejo de los asuntos económicos, de los que ya eran protagonistas, tanto de aquellos que oficialmente tenían reconocidos como de aquella parte que procuraban no dar a conocer.

5.2. La respuesta al proyecto de Pedro Calderón Henríquez.

Este "doble" proyecto del oidor Calderón parecía haber sido pensado en dos fases encadenadas en las que la primera debía sentar las condiciones necesarias para el desarrollo de la segunda. En lo que sí coinciden es en la importancia que para la manufactura textil insular representaba el algodón, desde su fase de adquisición y cultivo como materia prima hasta su transformación en hilo y después en tejidos. No había despreciado espacio en sus cartas a la hora de incluir todos aquellos temas característicos de la producción y cultivo autóctono del archipiélago, del comercio del Galeón, de los condicionantes que representaban los sangleyes, la financiación de la actividad mercantil y la posibilidad de mantener o extender las redes de esta en los espacios circundantes del Asia oriental y el Pacífico.

Podemos imaginar la impresión que estas cartas tuvieron en los consejeros de Indias cuando se toparon con ellas. Sin contar entre sus miembros con especialistas en la política y economía del archipiélago sería normal que el Consejo buscara otras opiniones antes que dejarse llevar por la intención del servidor de la Real Audiencia de Manila. Una vez recibida la primera carta, del año 1745, la maquinaria sinodal se ponía en funcionamiento. Sin embargo, la recepción de otros pareceres que pudieran identificarse como opiniones más expertas no llegaron con la prontitud que un tema de estas características pudiera requerir. Hasta el año 1751 no fue elaborada la respuesta por parte de los expertos reclamados y es que este retraso solo podía deberse a una cosa,

que aquellos a los que se recurría se hallaban también en Filipinas. Como decimos, decidió el Consejo el envío de una Real Cédula con fecha de 19 de septiembre de 1747 dirigida a la Real Audiencia de Manila.

En carta de 3 de julio de 1751 respondía la Real Audiencia de Manila al Consejo, informando de la recepción de la Real Cédula el año anterior, por la que se comunicaba a esta institución el proyecto que el oidor Pedro Calderón Henríquez había ideado sobre la base de quitar a los sangleyes el comercio interno de las islas y formar un banco o compañía con los gremios señalados con el nombre de Casa de Piedad. En la Real Cédula se apuntaba a las dificultades que sobre esta materia podría encontrar la Casa de la Misericordia de Manila y se prevenía que la Ciudad y Comercio diera igualmente su parecer sobre el proyecto del oidor. La cuestión se hallaba estrechamente relacionada con la expulsión de los sangleyes de las islas, una decisión recogida por las disposiciones reales que unos años antes se habían despachado en las Reales Cédulas de 23 de julio de 1744.

En opinión de la Real Audiencia, siguiendo la lógica del desarrollo de Calderón, si el primer paso para poner en pie todo el sistema comercial contenido en su proyecto se basaba en la reordenación de los gremios que controlaban los sangleyes separando nueve de estos, incluidos todos los correspondientes a géneros de algodón y lienzos, para que pasaran a ser administrados por españoles en una misma casa, ponía la dificultad de esta primera acción sobre la financiación que para ello era necesaria. No creía la Audiencia, al contrario que el optimismo de Calderón, que los vecinos vieran como una oportunidad el invertir sus caudales en esta Casa con solo el rendimiento del 5%, no siéndoles rentable el desvío de estas inversiones hacia una actividad con menos beneficio que la que les proporcionaba la compraventa de productos y artículos. De tal forma que si la primera fase la consideraba impracticable con más motivo lo era el desarrollo de las utilidades posteriores que debían seguirse con este primer establecimiento.

Y aunque no se tuviera este inconveniente como el principal no habría menos obstáculos debido a la difícil situación de los comerciantes de Manila que desde la captura del galeón *Covadonga* por el comodoro inglés lord George Anson en 1743 se habían visto privadas las islas por unos años del comercio con Nueva España además de una complicada reanudación no exenta de arribadas, por lo que estrechar el empleo de los caudales de los vecinos a la propuesta de Calderón provocaría que no hubiera paciencia suficiente para la restitución económica y se acabaría perdiendo el comercio

con Acapulco, del que más dependían las islas. Por último, sobre la expulsión de los sangleyes no añadía ningún comentario limitándose únicamente a señalar la conveniencia de observar lo estipulado en el libro 9, título 45, leyes 34 y 35 de la *Recopilación* de 1680 para el cumplimiento del comercio con los chinos bajo la forma de la pancada tal y como había sido instaurada en tiempos del gobernador Pedro de Acuña. Aludía, finalmente, a un conflicto de jurisdicción en lo que serían las facultades privativas que tendría el superintendente de la Casa que inevitablemente chocarían con un cuerpo de gobierno reducido casi a una capital y de difícil correlación con el gobernador y la Real Audiencia[656].

La otra opinión que quiso conocer el Consejo fue la del arzobispo de Manila, Pedro Martínez de Arizala, remitida en 15 de junio de 1751[657]. En este caso, la conclusión del prelado no se alejó de la postura de Calderón. Reconocía Arizala el buen celo del oidor en el servicio real y afirmaba no detenerse en los inconvenientes a los medios ofrecidos por Calderón. La respuesta del arzobispo fue por otros derroteros a los que había marcado la Real Audiencia pues, al igual que Calderón, había puesto su saber al servicio del proyectismo remitiendo a la Península un informe fechado en noviembre de 1749 del que decía que aún no había obtenido contestación, donde de forma extensa daba cuenta de sus ideas para el mejor beneficio de las islas permitiéndose en esta respuesta recordar lo que por su escrito incontestado había expuesto en el punto doce de aquel. Por ese se daría facultad a la Compañía real, que según Arizala debía formarse, para que por su cuenta pudiera establecer en las islas todas las fábricas de ropas y tejidos, y otras manufacturas que fuera capaz de fomentar. Y como pretendía Calderón, recaerían estas en manos de españoles, mestizos y naturales, excluyendo a los sangleyes, a los que se apartaría también de los gremios y las tiendas de abasto mayor y menor, pasando estos a los primeros. Consiguiendo la ocupación de los indios en actividades provechosas y la reducción de la extracción de plata hacia China.

Por tanto, decía Arizala que siendo esta decisión de mayor implicación para los miembros del comercio, la disposición del cuerpo de estos debía estar sujeta al momento más oportuno en caso de que fuera de la mayor conveniencia, o no, hacerse cargo de los medios que proponía Calderón. Descartaba así la opción de imponer una

[656] Carta de la Audiencia de Manila en respuesta al proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez, 3-VII-1751, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

[657] Carta del arzobispo de Manila Pedro Martínez de Arizala en respuesta al proyecto de Pedro Calderón Henríquez, 15-VI-1751, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

decisión ejecutiva desde la Corte o las instituciones isleñas. Pero por otro lado, podemos pensar que el arzobispo trataba de relanzar la tramitación de su proyecto al aprovechar la respuesta sobre uno ajeno como recordatorio, por lo que influir en el descarte de una propuesta que podría rivalizar con la suya, aunque fuera coincidente en algunos puntos, allanaría así el camino administrativo de las ideas de su informe.

En el expediente que estamos consultando sobre el proyecto del oidor Calderón, después de la respuesta dada por el arzobispo Arizala, refiere el Consejo de Indias en una nota que el informe del año 1749 que dice el religioso que envió al rey no se había recibido en el Consejo.

No sabemos si el proyecto de Arizala fue cambiando en el tiempo ya que se refiere en ese caso a uno anterior al año de 1751 en el que emitía su respuesta respecto a la del oidor Calderón. Poco después, en mayo de 1752 escribía una carta al marqués de la Ensenada en la que insistía sobre la conveniencia de crear una Compañía y un Consulado de comercio en Filipinas.

Sobre el Consulado exponía que debía estar compuesto por un prior y un número determinado de cónsules elegidos por el gremio de mercaderes. Entre estos cuatro serían directores, cuatro diputados y un mismo número factores. Los cargos tendrían una duración de cinco años al final de los cuales se harían elecciones nuevas. La sede del Consulado sería una casa del Cabildo secular u otro edificio apropiado. Las apelaciones que pudieran hacerse al tribunal del Consulado se darían ante los cuatro ministros del gremio correspondiente acompañados por el oidor decano que haría las funciones de presidente. El tribunal de última instancia sería el Consejo de Indias. En cuanto a la Compañía decía que debía fundarse bajo la protección real y con los privilegios y franquicias acostumbrados y que no entraran en contradicción con las regalías del monarca. Se abriría el comercio franco a todos los países, sin limitación, y se pagaría un impuesto total del 5% en Manila u otro puerto de las islas. Los comerciantes filipinos podrían embarcar ropas, géneros y mercancías en dos navíos, que se repartirían el riesgo por igual o como mejor pareciese, de la escuadra de guerra de las islas para proveer anualmente las ferias de Acapulco. El permiso se fijaría en 1.000.000 de pesos en Manila y para el viaje comercial irían cuatro diputados como comisarios de la feria y con poderes en esta elegidos por los comerciantes. El comercio filipino se comprometería a pagar todos los derechos reales en Manila o en Acapulco. En total,

calculaba que su aplicación sobre el principal y las ganancias de la feria sería de un 20%, lo que estimaba en un ingreso anual para la Real Hacienda de 800.000 pesos[658].

En ningún caso hablaba Arizala de limitar el retorno de plata o en qué medida concreta se aplicaban una serie de derechos sobre el principal y otros sobre las ganancias. Solo se centraba Arizala en recoger el comercio de la Carrera del Pacífico entre Nueva España y Filipinas bajo la forma de Compañía y Consulado porque la mención de abrir el puerto de Manila a todo tipo de comercio no podemos medir si se trataría de una forma de aumentar la competencia de los sangleyes como principales visitantes de las islas y desplazar su posición restándoles importancia a su participación comercial.

A pesar de que no se hallan entre los documentos las sesiones del Consejo sobre este tema, en el caso de que llegaran a tener lugar, sí que fue tratado el asunto por el fiscal del mismo, quien en más de una ocasión dio su parecer. El primer informe está fechado en Madrid a 9 de julio de 1747 por lo que solo se refiere a la primera carta del oidor Calderón del año 1745.

Decía el fiscal que visto con detenimiento el proyecto, eran necesarios para ejecutarlo varios millones de pesos y mezclaba en el mismo los medios para su fin con otras materias de estado que, puestas en práctica podrían ocasionar más ruina que beneficio para las islas. Y sobre el motivo principal que había inspirado la propuesta del oidor como era quitar las grandes ganancias que hacían los sangleyes para que recayeran sobre los vecinos y naturales de Manila y el resto de provincias se limitaba el fiscal a remarcar el cumplimiento de las Reales Cédulas de 23 de julio de 1744 dirigidas al gobernador, a la Real Audiencia y al arzobispo de Manila para la expulsión de los sangleyes[659]. El segundo informe vino después de conocerse en el Consejo la carta remitida por la Real Audiencia de Manila en respuesta al proyecto de Calderón, fechado también en Madrid pero casi seis años después, el 5 de marzo de 1753. La respuesta que ofreció fue muy breve y merece la pena citarla, refiriéndose así a las ideas del oidor y a la tramitación de su proyecto:

> […], las reputó el Fiscal por fantásticas, imposibles de concretar y por esta razón despreciables; Y respecto a que por el informe de la Audiencia resulta formado el mismo

[658] ORTIZ, 1974: 66-68.
[659] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la defensa y comercio de las islas Filipinas, Madrid 9-VII-1747, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

> juicio, a que se llega que posteriormente al proyecto de este oidor, se remitió otro al Consejo de don Ricardo Bagge, que miraba también al aumento de la Real Hacienda y a los intereses de los naturales de aquellas islas, el que por juicioso tuvo el Consejo por conveniente hacerlo presente a S.M. en consulta de 19 de octubre de 1748 a la que fue servido resolver: He tomado providencia, que pásense a la Secretaría del Despacho de Indias todos los documentos que se citan en esta Consulta, lo que se ejecutó, le parece al Fiscal, no hay que hacer, ni que adelantar del proyecto de Calderón, sino avisar a la Audiencia el recibo de su informe. Y sobre todo el Consejo resolverá lo que tenga por conveniente.[660]

Estas palabras del fiscal nos aportan una gran información sobre las decisiones que se habían tomado en el alto tribunal para las Indias en la Corte. En un corto espacio de tiempo había recibido el Consejo, dos propuestas diferentes para la reforma económica de las islas Filipinas y en la pugna decisoria había ganado la batalla llevándose el buen parecer de los consejeros la que presentaba el nombrado Ricardo Bagge. Y no solo se tenía el visto bueno del Consejo sobre un proyecto para Filipinas, sino que con este era preciso pasar la documentación a la Secretaría de Marina e Indias o lo que es lo mismo, al marqués de la Ensenada. Lo que nos dice que el Consejo deliberaba y el secretario era el responsable de la acción ejecutiva en caso de que fueran coincidentes sus puntos de vista. Este proceder demostraba el celo que Ensenada aplicaba al tratar determinados asuntos sobre las Indias, cosa que ya había puesto de manifiesto en el decreto de 1747[661] y, unido a este, el interés que parecía demostrar por aplicar una nueva planta de comercio no supeditando únicamente el interés comercial de las islas Filipinas en el sistema de la Carrera del Pacífico.

Esa última providencia que decía haber tomado el fiscal del Consejo de Indias se plasmó en una minuta de oficio de 3 de abril de 1753 del secretario del Consejo al marqués de la Ensenada en la que por un papel de 10 de enero del año 1749 se remitieron al secretario de Marina e Indias todos los documentos relacionados con la consulta de 19 de octubre de 1748 del proyecto de Ricardo Bagge, quien firmaba su proyecto desde Filipinas, y como en esta también se tocaba el proyecto anterior del oidor Pedro Calderón Henríquez decidió el Consejo incluir un duplicado de este junto con las copias de los informes de la Real Audiencia y del arzobispo de Manila que

[660] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la carta de la Audiencia de Manila de 3 de julio de 1751, Madrid 5-III-1753, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.
[661] Véase el capítulo II.

enviaron en 1751 en respuesta a la Real Cédula de 19 de septiembre de 1747 y "ha acordado el Consejo pase originales a manos de V.E. (como lo hago) los referidos informes, con los autos que acompañan, a fin de que V.E. se sirva darles el curso que convenga"[662].

Se aportaba información adicional al marqués de la Ensenada o, mejor dicho, se le proporcionaban pruebas del buen criterio del Consejo de Indias a la hora de tener por válido uno de los proyectos y ser el otro descartable, amparándose en razonamientos formados en las propias islas. De esta forma recaía sobre el ministro la responsabilidad decisoria a la hora de determinar el aplicar una política de reforma concreta para Filipinas.

5.3. La propuesta para el comercio de Filipinas de Ricardo Bagge.

La otra cuestión a la que nos conduce esta tramitación del proyecto de Calderón es a conocer la otra propuesta, la casi coincidente que enviaba Ricardo Bagge en 27 de febrero de 1746 desde el archipiélago. Este se presentaba al Consejo como residente en las islas Filipinas y de origen irlandés, proponiendo en trece capítulos los medios más adecuados para evitar que los extranjeros se beneficiaran del comercio[663].

Los seis primeros capítulos se ocupaban de la fertilidad de las islas y el cultivo al que deberían aplicarse los naturales de ellas. Se expedirían órdenes rigurosas, con imposición de graves penas para los alcaldes mayores y corregidores de aquellas provincias quienes a su vez las transmitirían a los cabezas de barangay para que en cada pueblo se dedicaran los indios a sembrar los productos más adecuados al terreno de la región como el arroz, el trigo, la caña de azúcar, el tabaco y otras semillas, y los que no pudieran dedicarse a ello serían ayudados por la Real Hacienda de la misma provincia, encargándose posteriormente el alcalde mayor del reintegro durante la cosecha. Esto facilitaría el beneficio de los naturales y el abastecimiento de los almacenes reales, contando con víveres para las funciones de las armadas y con depósitos para las necesidades comunes evitando la intervención de los chinos o sangleyes, quienes se ocupaban en aquel momento de estas actividades de provisión, como intermediarios,

[662] Minuta de oficio del secretario del Consejo de Indias al marqués de la Ensenada, Madrid 3-IV-1753, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.
[663] Consulta del Consejo de Indias para mejorar el comercio de Filipinas sobre el proyecto de Ricardo Bagge, Madrid 19-X-1748, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,97,N.14.

con el consiguiente mayor coste que esto suponía para los naturales y para la Real Hacienda en el apresto de las embarcaciones y el despacho de los navíos a la parte continental de la Nueva España y a las islas Marianas.

De igual manera, y siguiendo siempre las mejores condiciones del suelo, se obligaría a la siembra de pimienta y canela, abundando esta segunda en la isla de Mindanao donde se encontraba el presidio de Zamboanga, productos de los que se podría reducir la dependencia de los comerciantes extranjeros. Con el mismo rigor tendrían que estar los naturales obligados al cultivo del algodón, especialmente en las provincias de Ilocos y Cagayán, para los tejidos de elefantes, lompotes y otros conocidos en aquellas provincias donde sus habitantes se aplicaban a imitar los tejidos que se les mostraban o enseñaban a tejer. Con esa medida en pocos años se podría abastecer con estos géneros al Reino de Nueva España a un precio menor que los que se importaban a las islas. Con el empeño del algodón no solo se evitaría retener una importante porción de plata de los más de dos millones que cada año salían hacia China, Bengala y Coromandel a cambio de seda, ropas de algodón, clavo, pimienta, canela y algunos tipos de vino, sino que además en pocos años se verían sus habitantes con mayor caudal permitiendo a la Real Hacienda de las islas la introducción de la alcabala tal y como estaba instaurada en otros reinos de las Indias.

El ramo de la seda, abundante pero de procedencia extranjera, podría cultivarse también en Filipinas. Destacaba como lugar idóneo la provincia antes mencionada de Cagayán y comparaba su situación con el ejemplo de la isla de Ceilán, donde en un viaje que hizo el propio Bagge en 1738 pudo apreciar que los holandeses habían decidido criar seda en la ciudad de Colombo con cierto éxito y utilidad a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, y por consiguiente al encontrarse la provincia de Cagayán a una mayor altura que la isla de Ceilán resultaba más oportuna para la cría de la seda, ventaja que debía aprovecharse. Mientras las fábricas de tejidos de seda y algodón se habilitasen en las islas y "estuviesen boyantes" sería pertinente que se realizara la navegación por el Cabo de Buena Esperanza para que algunos navíos desde Cádiz fueran a comerciar con el reino de China y el resto de provincias orientales, reduciendo los gastos en la conducción de las misiones, el vino, el aceite y la ropa para las islas.

El interés en el comercio de otros productos demandados por los comerciantes chinos, pero igualmente apreciados desde el Mar Rojo hasta las costas del sudeste asiático, como eran el arroz, azúcar, añil, siguey, tortuga, balate, conchas, ébano, oro y

otros géneros podía ayudar a retener también en las islas la plata que venía desde Nueva España y en pocos años se podría fabricar y mantener cinco navíos de línea para este comercio y su defensa. Lo que permitiría, llega a aventurar Bagge, lograr un mayor beneficio que el que obtenían los holandeses en la costa de Java quienes "no gobiernan más terreno, que el que alcanza su artillería".

Incluía a continuación Bagge la misma noticia que había mencionado Calderón en su carta, refiriendo que los holandeses deseaban en sumo grado establecer el comercio con las islas Filipinas, que en 1746 enviaron un navío con la intención de negociar y que al ver rechazado su ofrecimiento amenazaron con vengarse. Y por el descuido que hay en las islas y para prevenir posibles hostilidades de este tipo se hacían necesarios ingenieros, oficiales de marina y artillería, y constructores de navíos que enmendaran los desaciertos que, decía, se daban con frecuencia poniendo el ejemplo de la escuadra enviada en respuesta al ataque de Anson sobre el navío *Covadonga* y que se despachó en su persecución. Apuntando a una doble negligencia, primero que el galeón no estuviera armado y preparado para la guerra pues afirmaba que llevaba los cañones del entrepuente metidos en la bodega y, segundo, que la escuadra despachada en réplica a ese desastre no hizo ni una presa, que pudiera compensar su excesivo coste, en el río de Cantón cuando había dejado pasar cuatro navíos ingleses cargados con hasta cuatro millones de pesos.

En el punto séptimo decía que el "mejor y más acertado éxito del adelantamiento de las Islas", es la formación de una Compañía donde concurran la Mesa de la Misericordia, la Orden Tercera y los principales vecinos acaudalados de Manila y que cada una de las partes nombraría a las personas para manejar el caudal. En esta Compañía estaría interesado el rey en una quinta parte y le reconocería las gracias y preeminencias convenientes. Tendría a su cargo la defensa de las islas y haría la guerra contra los enemigos musulmanes, especialmente los joloanos y tirones, y de estas provincias se podría conseguir cacao, balate, alcanfor, carey, perlas en abundancia, oro y otros productos de estimación.

El siguiente punto lo dedicaba al salitre, tan necesario en Filipinas para tener una buena provisión de pólvora con que atender a su armamento y defensa. Hacía notar el rechazo por parte de los oficiales reales a una propuesta de asiento de un particular para beneficiar el que se podía hallar en las islas, del que reconocía ser tan bueno como el importado desde Bengala, por un abasto de siete años a un precio de siete pesos el

quintal y poco después se compró traído de fuera a ocho pesos el quintal resultando ser escaso y poco útil con el consiguiente perjuicio de indefensión.

En el punto noveno vuelvía a reiterar la necesidad del fomento de los productos que nombraba en las islas con lo que se conseguiría retener la plata novohispana evitando la salida de gran parte de la misma. Y en relación a la fiscalidad sobre el comercio se centraba en el punto décimo, concretamente en el almojarifazgo. Según su experiencia, decía Bagge, en ocho años que llevaba en Filipinas afirmaba que aunque los comercios de China y otros reinos pagaban un almojarifazgo teórico del 8% por los géneros que introducían, lo que solía importar anualmente unos 40.000 pesos, se había observado el abuso que se hacía sobre la práctica en este ramo debido a que los capitanes de los navíos declaraban únicamente una cuarta parte de la carga y que si por el contrario se llevara a cabo la descarga completa de los bajeles para reconocer todo lo que transportaban podría exigirse solo un 4%, rebaja con la que incluso ganaría la Real Hacienda 40.000 pesos más anuales de los que obtenía, es decir, 80.000 pesos.

Aunque esta rebaja en el impuesto se presentara como una gracia al comercio, a cambio de la obligatoriedad de realizar las descargas de mercaderías para su reconocimiento en lugar de seguirse por las declaraciones juradas de capitanes o comerciantes, si en última instancia iba a significar un pago más elevado por la carga de los navíos, pese a la rebaja del 4%, era difícil que los mercaderes se avinieran al nuevo sistema en lugar del viejo.

El punto once trataba sobre el ahorro que pudiera hacerse en la ribera del puerto de Cavite, donde en los últimos cuarenta años se habían gastado 3.000.000 de pesos. Las funciones relacionadas con el mantenimiento y construcción de los navíos podrían desempeñarse a un menor coste sobre la Real Hacienda si se contara para ello con sujetos inteligentes y económicos en el trabajo, dedicando al trato de la madera el cuidado necesario porque había observado que estas no se secaban debidamente y algunos palos utilizados eran defectuosos o inservibles.

El siguiente, el doce, lo dedicaba también al ahorro pero en esta ocasión al de los sueldos de la tripulación del navío anual a Nueva España. Las irregularidades que se derivaban de las condiciones del embarque y la situación en alta mar de la marinería podría remediarse si se asignaran a estos catorce pesos al mes a cada uno, cantidad que cubriría los costes necesarios de víveres con aguada, vino y otros productos sin tener que embarcar en el galeón sus ranchos, ahorrando en esta parte la Real Hacienda 27.254 pesos que podría aplicarse a la infantería de las islas y a los soldados pampangos. Pero

no describía exactamente cómo se derivaría de los gastos que hasta ese momento se producían entre los sueldos del general, los oficiales y la gente de la tripulación el ahorro que estipulaba para las arcas reales. Por último, en el punto trece recoge la cifra global que consideraba podría repercutir en beneficio de la Real Hacienda si se llevara a la práctica lo expuesto anteriormente en los puntos que componen su proyecto. En total unos 108.350 pesos procedentes del aumento del derecho de Almojarifazgo, los cambios en la gestión del puerto de Cavite y el recientemente referido de los sueldos del Galeón. Añadía Bagge en las últimas líneas que en España conocía y estaba relacionado con el marqués de Cañada, Lorenzo Ley y Pedro Terry, directores que habían sido de la Compañía que quiso establecerse para el comercio entre Cádiz y las Filipinas y de la que había formado parte él también como factor habiéndosele destinado a las islas.

En esta misma consulta, el proyecto de Bagge no fue la única pieza que vio el Consejo. Con este se examinaron cuestiones relacionadas de las que había informado el gobernador Gaspar de la Torre, quien ocupó el cargo entre 1739 y 1745. Estaba pendiente de consulta un informe enviado por el gobernador en una carta de 5 de junio de 1745, en respuesta a una Real Cédula de 3 de mayo del año 1741 sobre la conveniencia o no de reconocer y regular las mercancías de las embarcaciones que se importaban de las islas para el cobro del Almojarifazgo o si sería mejor reducir este derecho a un 5% estableciendo una Casa de Aduana donde practicar las visitas como había propuesto Fernando Valdés Tamón, antecesor de De la Torre.

El informe del gobernador contenía la gestión practicada así como el parecer de personas conocedoras del tema. Eran estos los testimonios de los oficiales reales y las juntas de Hacienda con la conclusión de los inconvenientes y perjuicios que causaría la práctica del almojarifazgo tal y como proponía Valdés Tamón, una postura que no había sido ajena a este cuando por carta de 15 de julio de 1739 había dado cuenta de la misma y había rechazado una propuesta del fiscal de la Real Audiencia de Manila para aplicar un porcentaje sobre los frutos de la tierra que extraían las embarcaciones extranjeras, siguiendo, por tanto, la práctica de la Real Cédula de 20 de octubre de 1714 para el cobro del 8% de Almojarifazgo en las visitas de las embarcaciones que llegaban a Manila a comerciar “por una prudente estimación para la regulación de sus derechos”.

Sobre el tanto por ciento para el comercio de exportación se pidió igualmente informe a De la Torre, y de los pareceres recogidos de los oficiales reales, así como del oidor Pedro Calderón Henríquez, se dijo que este nunca se había cobrado ni puesto en práctica la disposición real que lo contenía por lo que al gobernador le pareció que no se

debían introducir novedades al respecto y tampoco debía incluirse en esto, como al resto de navíos extranjeros, las embarcaciones de los vecinos de Manila que salieran hacia las costas de China para traer sus mercaderías a las islas, medida que fue necesario adoptar por el aumento de la competencia europea en el comercio con China.

La cuestión del salitre, ya referida por Bagge, estuvo presente en la consulta además por una carta recibida de parte de la Ciudad de Manila de 16 de agosto del año de 1745 en la que representaba la importancia de ese producto para las islas, especialmente por su utilidad en la defensa de aquellas. No podía permitirse que el abastecimiento dependiera de los enemigos que tanto cabía recelar y por ello pedía al rey que enviara las reales órdenes competentes a los oficiales de la Real Hacienda y a otros ministros que tuvieran intervención para que este trabajo y fábrica del salitre se hiciera en las islas no sirviendo de excusa la que se había mantenido hasta el momento de ser más costosa esa medida que el comprarlo de fuera, sin tener presente que en esa valoración de mayor coste se habían incluido las herramientas, camarines y hornos. Y que por reservar una pequeña parte por el ahorro existía la posibilidad de dejar en evidencia la capacidad defensiva de Filipinas, un riesgo que no merecía la pena correr cuando a pesar del porcentaje de coste mayor el gasto se realizaba en las islas repercutiendo sobre los naturales y evitando la salida de plata.

El Consejo de Indias, sin precipitarse en una decisión, aconsejaba al rey que pasara a examen este expediente para que el gobernador lo sometiera a informe y la Real Audiencia de Manila pudiera consultar con el propio Bagge los puntos de su proyecto escuchando al solicitante, haciendo recordatorio a la institución de que informara sobre el proyecto del oidor Calderón en respuesta a la Real Cédula de 19 de septiembre de 1747 y que diera una respuesta conjunta por la conexión entre los temas contenidos. Podemos decir que la contestación de la Audiencia no se ajustó a los términos recomendados en el Consejo sobre una evaluación conjunta de ambos proyectos, sino que únicamente dieron su parecer sobre el proyecto contenido en la carta de 30 de julio del año 1745 de Calderón. Puede que el rey, y con él el secretario de Marina e Indias, no hallara motivo para tomar esa medida o que, en caso de que esas reales órdenes se materializaran, no llegaran a las manos del gobernador de Filipinas y la Real Audiencia.

Retomando el asunto del almojarifazgo, ponía énfasis el Consejo en que esta había sido una cuestión descuidada, sometida en Manila al interés de una práctica que beneficiaba a unos pero que en último término afectaba a la Hacienda Real, más grave

todavía si era cierta la enorme plusvalía que obtenían los comerciantes que enviaban a Nueva España las mercaderías en comparación al precio al que las obtenían de los chinos. De esta utilidad, arraigada en un proceder tergiversado, deducía el Consejo que aquellos comerciantes de Filipinas formaban la mayor oposición como Ciudad y Comercio deduciéndose del caso el enorme fraude que se producía cuando, aun con la propuesta de reducir el porcentaje de un 8% a un 5%, pero con la exigencia de visitar y reconocer según las leyes la carga de las embarcaciones, esta seguía dando su negativa a este cambio. A este perjuicio se unía la no aplicación del 2,5% sobre los barcos que salían desde Manila para volver a las costas de China o que ponían en navegación los propios vecinos de las islas para comerciar en los países circundantes como quedaba recogido en el libro 8, título 15, ley 13 de la *Recopilación de las Leyes* de 1680, sobre todo cuando ninguna otra disposición la había derogado ni se había dado facultad a los gobernadores para no proceder a su aplicación, una grave falta por la que se les debía haber hecho cargo en sus juicios de residencia y por lo que tendrían que haber dado cuenta los oficiales reales, no habiendo motivo aparente para mantener esta irregularidad.

No obstante, en cuanto al procedimiento, el Consejo se mostraba cauto. Si en su reflexión parecía decidido y firme a mantener la postura próxima a que se ejerciera el derecho real tal y como aparecía recogido en la legislación, no descartaba la posibilidad de introducir el almojarifazgo en los términos presentados por Bagge a lo que se podría sumar una coyuntura favorable por una paz cercana que favoreciera el restablecimiento del comercio, pero reconocía que el mayor impedimento, como había sucedido con aquel ramo desde su implantación, era la visita y reconocimiento riguroso de las naos y toda su carga. En la parte final de la consulta hacía notar que las cifras sobre el aumento del ramo propuestas por Bagge y lo que este producía anualmente no eran seguras y según lo expuesto por él en combinación hecha por el sínodo con las noticias de la contaduría concluía que lo más acertado era que de la misma forma que pedía el examen del proyecto en Filipinas, se analizara allí también esta parte y se remitiera respuesta sobre lo más conveniente. Por último hacía mención al capítulo del salitre, convencido el Consejo del beneficio que proporcionaría a las Islas el que este se fabricara allí por lo que, además de lo expuesto por Bagge en el capítulo ocho de su proyecto, volvía a referirse a la carta de la Ciudad y Comercio de Manila de 16 de agosto de 1745 y en consecuencia proponía que se ordenara al gobernador su ejecución y que tanto este como los oficiales reales dieran cuenta de los costos que esta actividad producía.

El Consejo de Indias unía de esta forma, al examen del proyecto sobre la reforma económica en las islas Filipinas, la reevaluación de la fiscalidad comercial que se estaba aplicando en aquellos dominios y la distancia que se había puesto en evidencia entre la letra de la ley, que debía ser rigurosamente puesta en vigor, y la práctica rayana en la laxitud, para el almojarifazgo, que de esta se hacía incluso con un capítulo de omisión como era el derecho sobre la exportación de frutos de la tierra que hasta entonces no había sido objeto de establecimiento, perjudicando los intereses de la Real Hacienda con el argumento del beneficio del comercio y de la pérdida de este en sentido contrario. Esto por lo que afectaba a Manila como terminal de recepción de mercaderías para el comercio transpacífico, de lo que se esperaba también dar realidad en un sentido fiscal a la parte exportadora de la capital filipina de los productos de la tierra.

El fiscal del Consejo de Indias, previamente a esta consulta, en un informe fechado en Madrid el 18 de julio de 1748 representaba después de un resumen del proyecto que el ahorro que podría obtenerse para la Real Hacienda en las islas no era desdeñable y era posible sobre los tres puntos propuestos: el primero sobre el aumento del ramo del almojarifazgo, el segundo sobre la reducción de los costes en la administración y trabajos en la ribera de Cavite, donde se llegaba al exceso de los 105.000 pesos solo para el coste del casco de un galeón; y el tercero en el arreglo de las malas condiciones en las que las tripulaciones y gente de mar embarcaba anualmente en el galeón. Con los medios que proponía Bagge se podía atender al ahorro hacendístico, el desarrollo comercial de las islas y el alivio del peso isleño sobre las cajas novohispanas.

Continuaba el fiscal con que Bagge no había tenido en cuenta la última disposición real sobre la expulsión de los sangleyes, de lo que se esperaba reducir el “río de plata” que salía hacia las naciones de Asia. Y terminaba su escrito con las siguientes recomendaciones:

> […], por cuyas razones convendrá mucho, que el Consejo se sirva hacer presente a S.M. las proposiciones de D. Ricardo a fin de que siendo de su Real agrado el conceder a ellas se den las órdenes correspondientes al Reverendo Arzobispo y al Gobernador para que las pongan en práctica, oyendo a D. Ricardo y dando cuenta de todo lo que ocurra, y de lo que pueda darse algún inconveniente para alterarlo, o modificarlo; y asimismo que V.M. se sirva de enviar a aquellas Islas alguno o algunos fabricantes de Navíos de los astilleros de la Habana y algunos oficiales de Marina si los hubiese en Nueva España por

> lo mucho que importa para el manejo del comercio de aquellas Islas, y no se hace cargo el Fiscal de la Nueva Planta de Comercio que propuso D. Pedro Calderón Enríquez, pues aunque mira a quitar las ganancias y las utilidades a los sangleyes forma un estanco de los gremios de aquellas Islas quitando a los vecinos y naturales la libertad en los comercios y metiéndose en otras materias referentes a Estado, de que podrían resultar graves perjuicios; todo lo cual no se registran ni pueden producir los medios de D. Ricardo, pues cuando la compañía no se quiera formar, habilitadas las Fábricas que propone, se necesitarán pocos géneros de la China para conducir a Nueva España, y estos los traerán a Cavite en donde se podrán permutar por lo que producen las Islas, y algún dinero que habrá de producir la compra y venta pero sin el abandono que ha habido hasta el presente, sobre todo el Consejo resolverá lo que tenga por más conveniente.[664]

Si había algo que diferenciaba a estos dos proyectos era la cuestión del comercio interno que practicaban los sangleyes, y a la que solo se había referido Calderón en su primera carta de 1745, como había percibido el fiscal. Ahora bien, si uno de ellos se daba por impracticable, del otro se asumía su posible adaptación teniendo como fondo el establecimiento de la práctica manufacturera y el fomento del cultivo y comercio de los productos de la tierra y otros que, por las condiciones del terreno, sería muy conveniente su siembra, pudiendo prescindir de la forma, en este caso la compañía, siempre y cuando se asentara dicho fondo. Estas líneas del fiscal se acercaban a los planteamientos de Jerónimo de Uztáriz donde tenía más peso el origen de la producción que la intermediación comercial.

A este informe del fiscal seguía un acuerdo del Consejo, previo a la gran consulta de octubre de 1748 que acabamos de ver más arriba, de 5 de agosto de 1748 por el que estas consideraciones junto al contenido del proyecto de Bagge debían esperar un examen más extenso por parte de la institución indiana y que el expediente se remitiera al gobernador de Filipinas para que elaborara un informe al respecto. Curiosamente, en este caso se apelaba directamente al parecer del gobernador, pero en el caso del oidor Calderón se acudió a la Real Audiencia y al arzobispo de Manila. Podría ser este un síntoma de la mayor predisposición del Consejo ante las dos propuestas que manejaba en aquel momento no sin advertir que era en la figura del gobernador donde residía un mayor poder ejecutivo.

[664] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre el proyecto de Ricardo Bagge, Madrid 18-VII-1748, en en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Henríquez, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.6.

El matiz vino después, en la consulta de octubre de 1748, cuando recomendaba la observación del proyecto entre Bagge y la Real Audiencia de Manila, y no únicamente en el informe del gobernador. Pero en el caso de Calderón, la cuestión estaba más estrechamente relacionada, por lo menos en la primera parte de su proyecto como era la Casa de Piedad, con la expulsión de los sangleyes de las islas, una acción en la que no solo estaba implicado el gobernador, sino también la Real Audiencia y el arzobispo. Como dejan ver esas palabras del fiscal, el vacío dejado por los sangleyes expulsados en los gremios del Parián y demás comercio de menudeo en las islas, no era un tema menor si se quería transformar el paradigma económico de Filipinas.

Otro aspecto que diferenciaba la propuesta hecha por el oidor de la de Bagge era la cuestión del comercio del Galeón de Manila. En el caso de este último no se hacía mención del mismo en su proyecto enfocando la reforma exclusivamente en el comercio interior de las islas y el desarrollo de la producción de determinados frutos a nivel interno. Para Calderón, aunque el punto de partida radicaba igualmente en un enfoque local, este debía hacerse extensivo a la Carrera del Pacífico, sin embargo no fue hasta la elaboración de su segundo proyecto que, entendido este como extensión del primero, se dio amplitud al apartado del comercio del Galeón y su relación con el de las islas y los países circundantes.

Esto pudo jugar a favor de uno de los dos autores ya que, como pudimos observar en el capítulo anterior, la mayoría de los proyectos que se gestaron en los ámbitos económicos y sociopolíticos próximos al poder decisorio no se centraron en la reforma del sistema del Galeón de Manila, a excepción de José de Carvajal, sino que trataron de unir comercialmente la Península con las islas Filipinas. En la producción isleña de este tipo de proyectos el enfoque ponía en el punto de partida y en una posición central al archipiélago respecto a las relaciones económicas que circundaban a la Gobernación de Manila: un primer radio que unía a la capital con las islas; un segundo radio que marcaba su conexión con las costas asiáticas extremo-orientales; y un tercer radio que abarcaba su conexión al otro lado del Pacífico, con el puerto de Acapulco y el resto de las Indias Occidentales hispánicas.

* * * * *

Como ya vimos, en líneas generales se guardaron dos planos diferenciados en lo que se refería a la formulación teórica de la reforma comercial de las islas y la intervención en

el debate que esta pudiera suscitar. Por un lado, se hallaría la corriente proyectista, enfocada en la búsqueda de esa conexión directa sin la intermediación novohispana. Por otro lado, estaría la denominada corriente institucional en la que predominaría la cuestión del sistema del Galeón y la provisión de un nuevo reglamento comercial que guardara, en la medida de lo posible, la aceptación de las partes, especialmente entre los comerciantes manilenses, los peninsulares y la Corona.

Este doble plano tuvo un punto de intersección en la figura de José Patiño, quien dio un impulso de la confluencia entre ambos planos del reformismo comercial isleño. Esta dualidad acompañó también a los dos autores que enviaron sus proyectos desde las islas y podemos llegar a pensar que la ausencia del tratamiento de la reforma del Galeón en el proyecto de Ricardo Bagge pudo hacerle parecer ante el Consejo de Indias con una carga menor de intromisión en una esfera que la institución parecía guardar con celo como una parcela exclusiva de su intervención. Aunque en los argumentos dados por el fiscal de este no se hacía una mención explícita sobre la reforma del Galeón o su relación con el proyecto de Calderón en cuanto a su rechazo, sí podemos pensar que se hallaría incluida, de forma más genérica, en la expresión "metiéndose en otras materias referentes a Estado".

Esto no debería resultarnos extraño porque la dinámica que se había dado durante esas décadas para la reforma del comercio del Galeón había contado con el parecer y la intervención del Consejo de Indias. Además, esta "institucionalización" del debate respecto a la reforma del sistema del Galeón de Manila, que parecía querer mantener al margen la intervención del proyectismo, se hacía más evidente en los proyectos de origen filipino por cuanto sus autores recurrían al mecanismo administrativo usual para hacer llegar el contenido de sus propuestas a las instancias más altas de la gobernación indiana, aspecto este que lo diferenciaba en gran parte del proyectismo peninsular para las islas, exceptuando los casos de Santiago Ransan y el del secretario de Marina e Indias José Patiño. En otros ejemplos, se dieron obras manuscritas e impresas, que sin duda fueron conocidas y circularon como para que su contenido se reprodujera y guardara, pero que no tuvieron una identificación clara en cuanto a su impulso y tratamiento por los organismos administrativos indianos más altos de la Corte, posiblemente por no detectarse en el circuito formal de la comunicación, no ya cortesana, sino entre las partes más alejadas de la Monarquía.

Esto, por tanto, hacía que los proyectos filipinos que aquí hemos destacado tuvieran una particularidad al dirigirse directamente al Consejo de Indias o, al menos, si

fueron conocidos en las islas de manera más discreta, no dudaron en darlos a conocer a esta institución, por lo que entraron en ese circuito formal de la comunicación institucional que mencionábamos. De esta forma, el tratamiento del proyectismo en las islas tuvo una particularidad respecto al que se fue dando en la Península. Por un lado, tuvo un mayor relieve al formar parte de la propia mecánica del Consejo y su relación con la Secretaría de Marina e Indias y, por otro lado, también estuvo más expuesto a una oposición frontal, precisamente por el aumento de esa visibilidad que le proporcionaba dicho tratamiento al destinarse dicha información para su preparación y examen por parte del sínodo indiano. Finalmente, todo esta reevaluación de la situación económica insular y su posible transformación, expuesta a través del proyectismo, hará que en el siglo XIX las islas Filipinas comenzaran a ser altamente rentables para España[665].

[665] ELIZALDE, 2002.

6. El marqués de la Ensenada y la intervención reformista en las islas Filipinas.

A finales de la década de 1740, las instituciones indianas peninsulares concentraron en sus estancias de deliberación un abundante e importante material sobre las islas Filipinas y la política reformista que, desde diferentes opiniones del archipiélago, se debería aplicar a estas. Los siguientes pasos que debían darse eran los de la revisión y análisis de esos mismos proyectos con la asistencia, si fuera considerado necesario, de las autoridades indianas de la gobernación y capitanía general de Filipinas.

El proceso abierto desde el Consejo de Indias y la Secretaría de Marina e Indias dejaría expuestos los intereses concretos de cada uno de esos organismos sobre la evaluación de la política reformista que, a su vez, serían canalizados a partir de un examen preciso de los contenidos de los memoriales tratados, así como la relación de una serie de temas no contemplados directamente por sus autores, pero que fueron considerados importantes por estas instituciones mediante dicho procedimiento. La última decisión quedó reservada al gobernador de las islas a través de un marcado trasvase de la capacidad ejecutiva desde la Secretaría de Marina e Indias pero, no obstante, por esta también se reforzaba el enlace y relación de dicho cargo y posición con el ministro que la ostentaba, el marqués de la Ensenada, en lo que se denominó la vía reservada.

Parte I. El proyectismo como corriente reformista y la acción del marqués de la Ensenada.

6.1. La Secretaría de Marina e Indias y el Consejo de Indias: el tratamiento del proyectismo insular.

El hecho de que desde la Secretaría pudiera determinarse la última palabra en función de la posesión en la que se encontraba de los expedientes que le había proporcionado el Consejo de Indias no significaba que tuviera una actuación unilateral al respecto. Si Ensenada se vio en posesión de esa capacidad no la aplicó desoyendo las deliberaciones del Consejo de Indias y su fiscal. Tampoco tendría sentido que se pasara a la Secretaría ese volumen de documentación como para ignorarlo en todas sus partes. Al fin y al cabo, no faltaban en el Consejo miembros con una amplia trayectoria en la gestión administrativa indiana y, por ello, no había dejado de ser el sínodo una institución de referencia a pesar de ver reducidas sus competencias en algunos temas con el paso del tiempo. El matiz que reflejaba esta conexión era que Ensenada se había hecho con la preeminencia para actuar a la hora de decidir y aplicar una política para las Indias.

La cuestión que surgía, por tanto, era hasta qué punto el marqués incorporaría algunos de los pareceres contenidos en las consultas en el procedimiento de evaluación de los proyectos así como la cuestión fiscal con la que la había relacionado el Consejo en la consulta de 19 de octubre del año 1748 al tratar los trece capítulos del memorial de Ricardo Bagge.

Al igual que desde el Consejo de Indias se pidieron evaluaciones a distintas autoridades manilenses sobre el proyecto del oidor Pedro Calderón Henríquez, con la misma celeridad actuó la institución indiana a la hora de proceder de forma similar con el memorial de Ricardo Bagge. El Consejo solicitó por Real Orden de 16 de diciembre de 1748 al gobernador marqués de Ovando que examinase los trece capítulos del proyecto de Bagge[666]. Parece ser que el requerimiento no llegó a manos del gobernador ya que no emprendió ninguna acción en ese sentido. Es difícil pensar que la ignorara con la rápida actuación e interés que había mostrado el Consejo y por tratarse de un

[666] Carta de Pedro Manuel de Arandía, gobernador de Filipinas, a Julián de Arriaga dando cuenta de la mala fama de Ricardo Bagge y enviando testimonio de lo operado sobre su proyecto, Manila 24-VII-1757, en Expediente sobre proyecto de Ricardo Bagge, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

tema de importancia para uno de los centros de decisión peninsular sobre asuntos indianos. Por la fecha de la Real Orden podemos pensar que esta no procedió directamente desde la Secretaría de Marina e Indias, o a instancias de esta, pues sabemos que la consulta sobre el proyecto de Bagge no se pasó a la Secretaría hasta enero de 1749, aunque esto no significaba que la institución bajo la dirección de Ensenada no tuviera constancia de lo obrado sobre el tema hasta que se le pasaran los expedientes.

Así podía entenderse que el expediente no estaba cerrado para el memorial de Bagge ya que faltaban informes complementarios de las autoridades manileñas que perfilaran la evaluación del proyecto. Esto había tenido lugar de la misma forma en el caso del oidor ya que hasta el año 1753 no pudo enviar el fiscal del Consejo de Indias a la Secretaría los informes de la Real Audiencia y del arzobispo de Manila que se les habían mandado formar por Real Cédula de 19 de septiembre de 1747. La dinámica ejercida en el proyecto de Bagge fue similar, con apenas un año de diferencia.

La consulta del Consejo fue en octubre de 1748 y la Real Orden para su evaluación por Ovando en las islas estaba fechada en diciembre del mismo año. Posiblemente el Consejo pretendiera reunir el mayor material posible al respecto en un mismo período de tiempo, o al menos, con la menor distancia temporal posible ya que apenas mediaba un año entre la petición de informes para un proyecto y para el otro. En cualquier caso, si el primer intento hecho a Ovando hubiera tenido éxito, es posible que esa información adicional no hubiera llegado al Consejo de Indias hasta el año 1753 o 1754. Hubiese podido ser coincidente con los informes hechos sobre el memorial del oidor Calderón, pero no fue así. Lo que no podemos saber es si la Secretaría de Marina e Indias hubiese procedido a una evaluación conjunta de toda la información recogida y aportada por el Consejo de Indias a la misma. Pese a ello, lo que podemos ver es que la institución dirigida por Ensenada no se detuvo a la espera de información adicional insular ya que, probablemente, en el mismo año en que le fue remitido el expediente hizo una breve anotación sobre el aspecto o punto más llamativo del proyecto de Bagge, según lo que podemos entender como prioritario para la Secretaría de Marina e Indias en aquel momento[667].

Posteriormente, pudo comprobarse el consenso de Ensenada con el procedimiento del Consejo de Indias cuando no se obtuvo respuesta por parte de Ovando de la Real

[667] Véase más adelante.

Orden de diciembre de 1748, "por ignorarse su recibo" en expresión de Pedro Manuel de Arandía[668], su sucesor. Ensenada incluyó una copia de la Real Orden en una carta dirigida a este con fecha de 6 de marzo de 1753 para que aquella pudiera ponerse en práctica a favor de la utilidad real y de los vasallos de las islas, "representando por lo dudoso, lo que fuese conveniente, y exponiendo lo perjudicial"[669]. El hecho de esa inclusión por Ensenada nos habla también de un interés institucional compartido por contrastar la información proporcionada por Bagge y, en última instancia, la viabilidad de su aplicación. Por tanto, veríamos en el proceso un doble recorrido: primero, su origen en el archipiéalgo, pasando a manos peninsulares para una primera evaluación; y segundo, un examen de refuerzo entre las autoridades de Filipinas. Vendría, por último, la aprobación o desautorización de lo que obrase el gobernador sobre lo indicado en la Real Orden.

Llama la atención que no hubiera una respuesta desde la Secretaría de Marina e Indias sobre el proyecto del oidor Calderón. Esto pudo deberse a la predisposición del Consejo de Indias a la hora de enviar a la institución toda la documentación relacionada al respecto, en ese momento todavía sin contar con los informes del fiscal del mismo, junto a las copias de los escritos de los protagonistas. Decimos predisposición porque la minuta de oficio de abril de 1753, donde se menciona el traspaso de la documentación a Ensenada, daba a entender que la parte correspondiente del proyecto del oidor se pasaba solo por haberse tocado en la consulta de octubre de 1748 sobre el memorial de Bagge.

El Consejo aportaba un contraste ya hecho, daba opinión sobre la viabilidad de uno y no de otro por lo que era posible que, a pesar de pasar a Ensenada todos los papeles, no esperase observaciones sobre lo escrito por Calderón y solo para el caso de los trece capítulos de Bagge. Así el proceso parecía solo abierto para este caso. Esta intención podría confirmarse con el informe del fiscal del Consejo de marzo de 1753 cuando decía que "no hay que hacer, ni que adelantar del proyecto de Calderón". Tampoco se hizo posteriormente por la Secretaría cuando recibió los informes de la Real Audiencia y del arzobispo Arizala que, en el fondo, venían a respaldar la postura del Consejo de Indias sobre la negativa que habían formado al doble proyecto de Calderón.

Sin embargo, que la Secretaría no se pronunciara no significó que se ratificara el rechazo del Consejo de Indias. A través de una instrucción reservada fechada en 14 de

[668] Carta de Pedro Manuel de Arandía… AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.
[669] Ibídem.

noviembre de 1752, que entregó al recién nombrado gobernador y capitán general de Filipinas Pedro Manuel de Arandía, proporcionó Ensenada a este una gran capacidad de iniciativa en muchas materias así como amplias facultades de intervención. Por esta, el gobernador procedió a adaptar y aplicar la primera idea del oidor Calderón poco después de tomar posesión de su cargo en Manila en la segunda mitad del año 1754[670]. Lo mismo hizo con el proyecto de Bagge.

Sobre este, por las palabras de Arandía en la carta de 24 de julio de 1757 que envió como respuesta a la que había enviado Ensenada conteniendo la Real Orden de 1748 para el examen del memorial de Bagge, podemos ver la jerarquía aplicada por el gobernador en cuanto al proceso de evaluación. La instrucción reservada se convertía así en el filtro para la observación del contenido del proyecto. De tal forma que esta pasaba a ser la referencia principal para el proceder de Arandía, supeditando así el mayor interés que pudiera tener la aplicación de un determinado proyecto o reforma concreta. No dejaba de ser tampoco una interpretación interesada por parte del gobernador, aunque no la reflejaba de manera explícita: "[…]. Pero como esto no lo consideré óbice a la substancial del proyecto, cuyos capítulos, por lo que se me previene en la instrucción con que la Real piedad me confió este Gobierno, han sido asunto de mis operaciones, he dado las más correspondientes providencias, sobre cada uno, de que acompaño a V.Excª. individual razón"[671]. No obstante, el hecho de que se reiterara en hacer mención de la instrucción nos dice la importancia que tenían para el ejercicio de su cargo ya que previamente a esas últimas líneas había dicho sobre la carta remitida por Ensenada en 1753 que debía ponerse en práctica cuanto en ella se contenía "teniendo, no obstante, presente cuanto se dice en la instrucción, y órdenes que se me han expedido"[672].

6.1.1. La Secretaría de Marina e Indias y la cuestión fiscal derivada del proyecto de Ricardo Bagge.

Junto a la consulta del proyecto en octubre de 1748, se atendió igualmente por parte del Consejo de Indias a un informe elaborado por el gobernador de Filipinas, Gaspar de la Torre, del año 1745. El Consejo estableció una relación entre ambas piezas sobre el

[670] Véase más adelante.
[671] Ibídem.
[672] Ibídem.

punto del almojarifazgo y cómo se aplicaba este en las islas. Así la reforma económica, que se estaba estudiando a través de los proyectos, guardaba relación para los miembros de la institución con la reforma fiscal. Incluso fue directamente propuesto por Bagge mediante una rebaja del derecho de almojarifazgo del 8% al 4%.

La cuestión y el tratamiento de ambas materias quedaron unidas a partir de esa consulta para el Consejo de Indias. En 14 de junio de 1752 informaba el gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, que por una representación que le había hecho el Tribunal de Real Hacienda de las islas debía aplicar en el ámbito de su gobernación la ley 13, título 15, libro 8 de la *Recopilación de las leyes de Indias* de 1680[673]. Por esta ley de Indias debía cobrarse un 2,5% de almojarifazgo sobre los frutos que las embarcaciones asiáticas sacasen de las islas. Añadía Ovando que este punto ya había sido tratado en tiempos del gobernador Valdés Tamón y que según el parecer del oidor Calderón Henríquez "no debía tener lugar la referida Ley" por la derogación de la Real Cédula de 20 de julio de 1737. Sin embargo, en esa representación que hacían al gobernador pedían que se informase de nuevo al rey sobre este punto porque "estaba actualmente pendiente este asunto" para que así el rey "se digne mandar lo que se deba practicar sobre el contexto de la referida ley".

Dos años después, por Real Orden remitió Ensenada al Consejo de Indias la carta de Ovando con el testimonio que la acompañaba para que se viera en el Consejo y elaborase una consulta para el rey o diera la providencia más acorde. Lo que vino a poner en claro el Consejo en su deliberación era la falta de los documentos sobre los que apoyar su parecer por haberlos remitido a la Secretaría de Marina e Indias[674]. Entendemos que sería esta institución la responsable de la toma de decisiones sobre la Real Hacienda de Filipinas, como pretendía Ensenada[675]. Señalaban los consejeros que sobre este punto ya habían dado una primera consulta que se había incluido al tratar el proyecto de Ricardo Bagge y que habían dado al marqués junto con la cuestión fiscal, como decían. Además de apuntar a la iniciativa en la toma de decisiones que tenía en aquel momento la Secretaría de Indias sobre el tema, finalizaba la minuta del Consejo

[673] Carta del marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, sobre la petición del Tribunal de Real Hacienda para el cobro del 2,5% de almojarifazgo, Manila 14-VI-1752, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 715r.-716r.
[674] Minuta de consulta del Consejo de Indias sobre la carta del gobernador de Filipinas de 14 de junio de 1752, Madrid 11-IX-1754, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 757r.-760r.
[675] Esta intención había quedado clara con la pretensión de crear una contaduría de Indias, DUBET, 2016: 35-64.

diciendo que junto a la falta de los expedientes se añadía el hecho de "ignorar la resolución que V.M. tenga tomada en el asunto".

Estas palabras nos dicen que todavía no se había tomado una decisión al respecto por parte de la Secretaría de Marina e Indias. No obstante, el hecho de no haberse producido una decisión concreta en el verano del año 1754[676] sobre el asunto no significaba un paréntesis marcado por la inacción. Si se esperaba que tanto la materia fiscal como la proyectista, que se hallaban imbricadas por su deliberación conjunta, se trataran de la misma forma y con continuidad como lo había hecho el Consejo de Indias en su consulta de 19 de octubre de 1748 es lógico pensar en el retraso de esa resolución real. Más si cabe, cuando por la importancia concedida al proyecto de Bagge sobre Filipinas, y siguiendo un procedimiento similar al que se había tomado para el del oidor Calderón como ya hemos comentado, se esperaba la evaluación del gobernador de las islas. El retraso fue manifiesto cuando no se tuvo noticia de su recibimiento por parte de Ovando, teniendo Ensenada que volver a repetir por carta la Real Orden de diciembre de 1748 en 1753. Por ello, Arandía, en función del contenido sobre la fiscalidad que tuviera el proyecto, proporcionaría su parecer sobre dicha materia.

Cabe preguntarse por qué Ensenada decidió remitir por Real Orden al Consejo de Indias la carta del gobernador Ovando. Podemos aducir una diferencia de criterios entre lo comprendido por los miembros del Consejo y el secretario de Marina e Indias. Una opción es que Ensenada no considerase el contenido de la carta de Ovando como plenamente relacionada con la vinculación que el Consejo de Indas había hecho entre el proyecto de Bagge y la fiscalidad isleña. Por otro lado, lo expresado por Ovando podría merecer, a juicio de Ensenada, una deliberación aparte, a pesar de tener un contenido coincidente por el tema del almojarifazgo. Por tanto, en el fondo no estaríamos hablando en términos excluyentes.

En ese caso el parecer del secretario de Marina e Indias coincidiría con el del fiscal del Consejo de Indias. En el informe que este elaboró en 15 de julio de 1754 rechazaba de plano el parecer del oidor Calderón respecto a la derogación de la ley y decía que la letra de la Real Cédula de 1737 era clara sobre la aplicación del derecho de almojarifazgo. En términos mucho más claros se expresó:

> […] es de parecer el Fiscal, no hay motivo alguno, ni de justicia, ni político, para que se deje de mandar al Gobernador de Manila, que luego inmediatamente ponga en práctica

[676] En julio de este año Ensenada sería apartado del poder.

> la exacción del dos y medio por ciento de los frutos de la tierra de las embarcaciones, que retornan, y salen de aquellos Puertos, sin embargo del informe que se le propuso a S.M. en consulta de 19 de octubre de 1748 en vista del proyecto de Don Ricardo Vagé, pues este recae sobre caso muy distinto, qual es, el si las embarcaciones, que llegan de la Asia han de ser registradas rigurosamente y según la carga satisfacer los derechos, o han de pagarse estos por una prudente manifestación verbal, que hacen de las mercaderías los mismos interesados, en cuya práctica se ha estado, y desde luego insistiera el Fiscal, en que se mandase reconocer, y avaluar, si no le impidiese el haberse conformado S.M. y haber prevenido al Consejo por su Real resolución, que ha tomado providencia.[677]

No había lugar a dudas para el fiscal: el almojarifazgo sobre la exportación no dependía de la resolución de la consulta de octubre del año 1748 sobre el proyecto de Ricardo Bagge. Había disparidad de pareceres en el seno del Consejo de Indias, entre el fiscal y los consejeros. El parecer de Ensenada posiblemente se ajustara a la opinión del fiscal, no hallando relación entre el tema que pudiera incluirse en esta consulta de 1754 con el de la de seis años antes. Incluso Ensenada iría más allá en la instrucción reservada de noviembre de 1752 que ya hemos mencionado y que tendremos ocasión de ver más detenidamente. Por el momento apuntaremos que la cuestión de la Real Hacienda de Filipinas ya fue tratada por Ensenada en esa instrucción por lo que desde ese momento rompería la vinculación hecha por el Consejo entre reforma económica, a través del proyecto de Bagge, y reforma fiscal.

Por otro lado, podría entenderse la actitud del Consejo de Indias como una maniobra dilatoria que encubriría una postura poco conforme a la dirección que Ensenada estaba haciendo sobre el tema, sobre todo por no propiciar una resolución real a partir de la deliberación que el Consejo había proporcionado hacía ya seis años. Por ello podríamos preguntarnos si esa "ausencia instrumental" como la llamaba el Consejo[678], refiriéndose a los expedientes que estaban en posesión de la Secretaría de Marina e Indias, no sería una excusa con la que no proporcionar un aporte de referencia más a un tema solicitado por el marqués y suponiendo implícitamente el sínodo, de esta forma, que Ensenada revitalizara la vía del Consejo para ese asunto, mediante una

[677] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la carta de 14 de junio de 1752 del marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, Madrid 15-VI-1754, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 755r.-756v.
[678] Minuta de consulta del Consejo de Indias…, Madrid 11-IX-1754, FILIPINAS,940,N.1, f. 759v.

supuesta devolución de documentación, que tan importante había parecido a sus miembros y que así seguía siendo.

Sin embargo, no fue la única ocasión a través de la cual el Consejo de Indias resolvió de la misma forma la petición de una deliberación desde 1748 y sobre un tema que, bajo su criterio, pudiera estar relacionado con la consulta ya hecha sobre el proyecto de Ricardo Bagge y los demás informes y papeles sobre el almojarifazgo de las islas. Con ocasión de otra representación anterior del fiscal de la Real Audiencia de Manila, en una carta de 2 de julio del año 1751, respecto a los perjuicios derivados de no hacer los avalúos de las mercancías como se debían para la exacción del almojarifazgo, se pidió consulta al Consejo. Este deliberó con fecha de 12 de diciembre de 1752 "que aunque por lo expuesto en la antecedente, parecía no había que hacer"[679]. Con esta expresión hacía notar el Consejo al rey que en los tres años que habían mediado entre la carta del fiscal de Manila y la consulta de octubre de 1748 nada se había hecho y mediante esta consulta de 1752 volvía el Consejo a poner en conocimiento del rey "para que en su vista, se dignase de resolver lo conveniente; hasta ahora no ha bajado resuelta."[680].

Ahora bien, la dilación que podría achacarse a la Secretaría de Marina e Indias sobre esta materia dependía también de la capacidad de respuesta que pudiera darse desde las islas. La intención del Consejo de Indias fue que se diera una respuesta conjunta a todo pero no pudo ser así. Primero se puso en marcha el mecanismo para la contestación del primer memorial del oidor Calderón Henríquez. En este caso por Real Cédula de 19 de septiembre de 1747. La respuesta fue elaborada cuatro años después y no llegó al Consejo de Indias al menos hasta 1753, siendo en marzo de ese año cuando el fiscal elaboró su informe al tener conocimiento del remitido por la Real Audiencia de Manila. En el caso de Bagge, la Real Orden fue expedida en diciembre de 1748 para pedir su evaluación a las islas. No sabemos si este primer requerimiento partió de Ensenada, pero sí lo hizo el segundo, repitiendo la Real Orden por carta del año 1753 con el convencimiento de que la anterior no se recibió en las islas por falta de respuesta durante tantos años.

Es posible que viendo ese mismo año la llegada de los informes de la Real Audiencia y del arzobispo respondiendo únicamente a la Real Cédula de 1747 y no al

[679] Minuta de consulta del Consejo de Indias sobre el derecho de almojarifazgo, haciendo recuerdo de las consultas que se hallan sin resolver sobre este particular, Madrid, 25-IX-1755, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 353r.-355v.
[680] Ibídem, f. 356r.

criterio unificado que poco después valoró en mejor medida el Consejo de Indias impulsaran a repetir la orden, sobre todo porque se hizo en el mes de marzo de 1753, la misma fecha en la que el fiscal del Consejo elaboró su informe cuando se conoció en este la respuesta de la Real Audiencia de Manila. Ahora bien, en el caso del proyecto del oidor Calderón no se había solicitado informe al gobernador y capitán general de Filipinas explícitamente. Para el de Bagge, en la recomendación hecha por el Consejo sí apuntaba tanto a informe del gobernador como de la Real Audiencia. Sin embargo, podemos pensar en que esa recomendación ofrecía una pequeña corrección ya que se pedía que en Filipinas fuesen comparados ambos proyectos por lo que sí se apuntaría a la intervención del gobernador en el caso del proyecto del oidor Calderón para poder contrastarlo.

No sabemos si en la primera Real Orden esta fue expedida en tal conformidad. En la segunda sabemos que se hizo por mano de Ensenada, seguramente expedida por la vía reservada y únicamente para el gobernador, ya que en ningún caso había referido Arandía en 1757 que el asunto tuviera que tratarlo con la Real Audiencia de Manila. Aquí podemos ver cómo se impone la vía ejecutiva a la que, además, hacía alusión Arandía en su misiva de respuesta, permaneciendo por parte del Consejo la idea de un tratamiento colegiado de la política indiana, apoyada en la Real Audiencia de Manila, en el caso del archipiélago. Pero, según la expresión hecha por Arandía en su carta, en la Real Orden de diciembre de 1748 se hacía alusión no únicamente al examen o evaluación del proyecto de Bagge, sino a poner en práctica aquello que de este fuese de utilidad al servicio real y a los habitantes de las islas.

Este sería un componente destacable ya que añadiría a la previa recomendación del Consejo, fundamentalmente deliberativa, la facultad sobre aquello que considerase el gobernador de mayor provecho al archipiélago. La potestad con la que dotaba a Ovando para actuar sobre el tema en concreto era bastante amplia, esto puede hacernos pensar que Ensenada ya hubiera intervenido en un primer momento en el proyecto de Bagge a través de la Real Orden de diciembre de 1748. Posteriormente, y como decía Arandía, según la instrucción reservada por la que tenía reconocidas unas amplias facultades de intervención pasaba el tratamiento del proyecto de Bagge a ser de su competencia. Así la instrucción reservada pasaba a ser, desde que fue proveída por el marqués, la directriz principal en la definición de una política isleña al amparo de la Secretaría de Marina e Indias. Una interpretación que había asumido el gobernador

Arandía por cuanto esta ofrecía un marco sin parangón del despliegue de su poder como gobernador y capitán general de Filipinas.

El tema del almojarifazgo había sido tratado por Bagge en el capítulo décimo de su proyecto pero solo refiriéndose a la parte aplicada a la entrada de los champanes y embarcaciones asiáticas. Lo que había propuesto era la rebaja a la mitad de su porcentaje, del 8% al 4%, con el consiguiente aumento de la recaudación del ramo de 40.000 pesos a 80.000 pesos en el convencimiento de que esa medida reduciría los fraudes practicados por los capitanes a la hora de declarar la carga. Pero en esta ocasión, el tema que ocupaba a la minuta de la consulta del Consejo de 1754 era el almojarifazgo aplicado a los productos que se embarcaban para salir de las islas.

Ovando había expresado por carta la representación que le había hecho el Tribunal de Real Hacienda de las islas. Si la idea de la desvinculación que hizo Ensenada entre los dos aspectos del almojarifazgo así como entre la idea de reforma hacendística y reforma económica, lo cual no significaba que se anulara su conveniencia mutua, sino que no quedaban condicionadas una a la otra en su aplicación, en función de lo expresado en la instrucción reservada como luego podremos ver, nos permitiría entender que el marqués tratara este aspecto del almojarifazgo sobre la exportación como no vinculante al conjunto de medidas del proyecto económico de Bagge, como sí hacían los miembros del Consejo de Indias.

En esa misma consulta de octubre de 1748, pero sin estar incluido en la parte concreta de los trece capítulos del proyecto, se había tratado este punto de la fiscalidad sobre la exportación de los productos de las islas haciendo alusión al rechazo que mostró el gobernador Valdés Tamón sobre una propuesta del fiscal de la Real Audiencia de Manila para la aplicación de un porcentaje a los productos de la tierra extraídos por embarcaciones extranjeras. Sobre este se tenían además otros pareceres, incluido el del oidor Calderón Henríquez, en los que se recogía que nunca se había cobrado ni practicado ese derecho real a la exportación ni sobre las embarcaciones extranjeras ni las de los vecinos de Manila que salían fuera de las islas a comerciar.

Por tanto, en lo que respecta al proyecto de Bagge no había mención directa al derecho real de exportación y solo se mencionaba la rebaja del almojarifazgo de entrada. Fue la decisión del Consejo, al incorporar a la consulta el informe del gobernador de Filipinas, Gaspar de la Torre, de junio de 1745 sobre la cuestión del almojarifazgo, la que estableció el vínculo entre la doble aplicación del impuesto para la entrada y salida de frutos y mercaderías. Como decía el Consejo a la altura de 1754

todavía faltaba la resolución real para esta cuestión, tanto del proyecto como la de la fiscalidad que se había contemplado asociada a él. Solo quedaba por ver si el criterio del gobernador Arandía para la evaluación del proyecto se ceñiría únicamente a los capítulos o si a partir de estos trataría la cuestión del almojarifazgo sobre la exportación como habían indicado a Ovando en las propias islas. Desde luego así lo esperaba el Consejo cuando dio su consulta en 1748, sin embargo desde 1752 la política que se aplicara en las islas tendría un importante punto de referencia en la instrucción reservada que Ensenada proporcionó a Arandía.

6.1.2. El interés de la Secretaría de Marina e Indias en el proyecto de Ricardo Bagge: la observancia de un capítulo concreto.

Fue el marqués de la Ensenada, como ya hemos dicho, el que tuvo en última instancia la posibilidad de decidir al respecto. En el expediente sobre la consulta del proyecto de Ricardo Bagge se incluía una "nota de la Secretaría". Pensamos que esta sería de la Secretaría de Marina e Indias cuando se pasaron a Ensenada los papeles de la consulta del Consejo de Indias en enero de 1749. En dicha nota, sin fecha, se hacía un breve comentario:

> En el proyecto de d. Ricardo Bagge sobre el modo de establecer el comercio en las Islas Philipinas en la tercera condición hay una enunciativa en que dice después de ponderar las ventajas de la sementera de algodón para tejidos, y otros frutos en la Provincia de Ilocos sería motivo para que dentro de pocos años se hiciesen de caudal sus habitadores en beneficio de la Real Hacienda, practicándose en aquellas Islas las Alcabalas cuando conviniese como se hace en los demás Reinos de la Corona.[681]

Como podemos observar el interés principal de la Secretaría en el proyecto de Bagge se hallaba en la posibilidad de introducir el impuesto de alcabalas una vez se alcanzara un determinado nivel de producción y fomento autóctono de las islas. Una posibilidad que el autor había estimado que podía alcanzarse en pocos años, aunque sin precisar cuántos. Además, este interés era claro por la última frase que cerraba dicha nota ya que según esta solo se aludía al punto de las alcabalas en una única hoja de la consulta del

[681] Nota de la Secretaría, sin fecha, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,97,N.14.

Consejo de Indias "y no se habla otra palabra alguna en los demás expedientes"[682]. También implícitamente, parecía achacar al Consejo que no dedicara más espacio a tratar un tema que desde la Secretaría parecía relevante, sobre todo si tenemos en cuenta que en dicha nota no hay alusión a ningún otro apartado del proyecto de Bagge. Quedaba claro que para la institución bajo el control de Ensenada se trataba de un tema importante como lo era el de la reforma fiscal que impulsaba dicho interés. Ahora bien, no sabemos como se habría abordado la cuestión desde la Secretaría de Marina e Indias o si Ensenada se había planteado desarrollar esa idea.

Podemos entender este interés si vemos el impuesto desde el Virreinato de Nueva España. Aquí las reales alcabalas ocuparon el primer lugar en cuanto a la cuantía de su recaudación durante el quinquenio de 1744-1748. El ingreso total fue de 4.173.993 pesos, unos 834.798 pesos anuales[683]. Desde la perspectiva americana, la importancia del ramo era sumamente destacada. Además, se encontraba vinculado a la actividad comercial, por lo que dinamizar esa actividad, desde la perspectiva de Bagge, permitiría poder implantar el gravamen de forma similar al concebido en otros puntos de las Indias como era el caso novohispano.

En vista de las últimas palabras "como se hace en los demás Reinos de la Corona", ¿significaba eso que no se habían implantado en las islas Filipinas el ramo fiscal de las alcabalas como en otras partes de la Monarquía? Podemos decir que este no se había implantado tal y como se conocía o según el modelo aplicado en otros reinos, pero sí se hallaba presente en las islas un "tipo" de alcabalas. Siguiendo a José Cosano Moyano, el concepto del impuesto que se tenía en Filipinas difería del que se tenía del mismo tanto en la Península como en las demás partes de las Indias. En las Filipinas el término hacía referencia al ramo anual que cada año pagaban los alcaldes mayores y corregidores de las provincias como un indulto por el comercio que practicaban y que tenían prohibido[684].

El antecedente más cercano sobre su posible introducción en las islas se encontraba en la Real Cédula de 5 de febrero de 1730. Por esta se ordenaba el cumplimiento de la legislación impositiva a todas las autoridades indianas y, en especial, la alcabala. En el momento de su aplicación en el archipiélago filipino fue la Real Audiencia de Manila la primera en intervenir. Esta argumentó sobre la

[682] Ibídem.
[683] SÁNCHEZ, 2013: 130.
[684] COSANO, 1985: 197.

inconveniencia que tendría en las islas la introducción de esa exacción y recordaba al mismo tiempo la prohibición expresa de su cobro en Filipinas por dos Reales Cédulas, una de 9 de julio de 1687 y otra de 9 de noviembre de 1699. El debate suscitado disuadió a la Corona sobre la insistencia en la materia y ratificó ese privilegio en otra Real Cédula de 26 de julio de 1734[685]. En 1699 la objeción que se hizo fue que su implantación podría provocar la retirada de los champanes y la disminución del comercio practicado con estos. En 1711 se volvía a insistir sobre la misma idea, crear una Aduana y el cobro de la alcabala. Pero se decía que esta sería de un 2% y únicamente para los sangleyes infieles que iban a comerciar a las islas. Sin embargo, la reiteración no surtió efecto y la propuesta de Felipe V, hecha por Real Cédula de 20 de octubre de 1714, fue que, como compensación a la alcabala, se aumentaran las licencias de los sangleyes, así cristianos como infieles, y el almojarifazgo un 2% a los champanes y otros navíos que iban a comerciar a las islas. Siendo así el almojarifazgo total de un 8%[686].

Ese concepto de alcabala aplicada que se practicaba en Filipinas, concretamente sobre los corregidores y alcaldes mayores como trato habilitante para una práctica que tenían prohibida, podemos pensar que no tenía un reconocimiento oficial por parte de la Corona. Y, por tanto, no sabemos hasta qué punto tenía un registro en las Cajas Reales de las islas. Pero la práctica del comercio en manos de estos no distaba mucho de la que hacían los mismos en América.

Prueba de que el tema de las alcabalas preocupaba a Ensenada fue la carta que dirigió en 20 enero de 1746 al virrey del Perú, conde de Superunda, para que se aplicara en la mejor exacción del ramo haciendo constar la inquietud que despertaba en el ánimo real por lo que se consideraba una mala administración del impuesto y sobre todo en aquel Virreinato. Para poner solución a la situación otorgaba al virrey una gran capacidad para actuar hasta que se tomasen medidas definitivas. El problema principal era que el impuesto se hacía incobrable a los corregidores porque estos no tenían reconocida la actividad de comerciar, aunque esta la ejercieran a espaldas de las leyes. Por tanto, primero había que hacer reconocible la actividad para gravarla porque si no, solo podrían tenerse en cuenta los fraudes de aquellos que fueran comerciantes

[685] Ibídem: 186-187. Sería años después, en 1779 cuando el gobernador y capitán general de las islas José de Basco y Vargas implantaría por decreto la alcabala.
[686] Ibídem: 189-190.

reconocidos, asociados o no con los corregidores por los que se perdían casi 250.000 pesos quinquenales[687].

La cuestión ya había sido planteada por una Real Cédula de 28 de abril de 1730 pero nada se resolvió por esta. Superunda hizo una valoración de la situación hacendística al hacerse cargo del gobierno del Virreinato encargando a Tomás Chavaque y Herreros, contador ordenador del Tribunal de Cuentas, la tarea de información y reforma. Sobre el problema del ramo había sido advertido por el marqués de Casa Calderón, regente del Tribunal de Cuentas de Lima, más acuciante por cuanto las alcabalas suponían la parte principal del erario. Del trabajo que pudo realizar Chavaque y Herreros se constató la defectuosa aplicación de las alcabalas, agravadas por fraudes y abusos que se relacionaban con el comercio ilícito que no podían achacarse únicamente a los comerciantes, sino también por parte de los corregidores[688].

Sin necesidad de adentrarnos más en el tema, lo que nos interesa destacar es la atención que desde la Secretaría de Marina e Indias se aplicaba al buen gobierno de la Hacienda real indiana ya fuese en América como en Asia y más concretamente en el caso de la alcabala que, desde su aplicación en las Indias se había convertido en el ramo principal que sustentaba las cargas virreinales en el propio espacio americano. Una posibilidad que seguramente fuese contemplada por Ensenada al examinar el proyecto de Bagge, pensando igualmente que pudiera convertirse en uno de los ramos hacendísticos principales de las islas.

Sin embargo, a pesar de no contar con muchos testimonios de lo que podría denominarse una política ensenadista para Filipinas esto no significa que faltaran ejemplos de expresa intencionalidad política y de mayor extensión que el breve comentario del expediente sobre el proyecto de Bagge. El más claro y principal fue la instrucción reservada que se elaboró al recién nombrado gobernador y capitán general de Filipinas el 14 de noviembre del año 1752. Entre las indicaciones que se hacían al nuevo gobernador se encontraban las siguientes, en este caso referido al tema de las alcabalas:

> El punto de Real Hacienda es uno de los más importantes, y que más llama mi atención, por la desconfianza con que estoy, y noticias que se tienen de que no se administra, ni recauda con la cuenta, y razón necesaria, y con la integridad

[687] MORENO, 1977: 281 y 286.
[688] Ibídem: 281-286.

> correspondiente; recelando también que las contribuciones sean muy pocas, o ningunas en el ramo de Alcabalas, y en otros impuestos que debería, y podría haber sin extorsión, ni gravamen de aquellos vasallos, y que podrían aplicarse a su misma conservación, y ahorrar a mi Real Hacienda la carga y perjuicio que sufre en la remesa de los situados anuales de Nueva España, privándose mi Real Erario de este ingreso, que en estos Reynos podría aplicarse a fines importantes de mi servicio, y útiles al bien común.[689]

Puede apreciarse que la reforma de la Real Hacienda en Filipinas constituía un punto fundamental. No podemos saber qué tiempo transcurrió entre la nota de la Secretaría y la instrucción reservada a Arandía ya que solo conocemos la fecha de esta última. Pero si la consulta del Consejo de Indias fue a finales del año 1748 y a principios de 1749 se le entregaron a Ensenada los expedientes sobre el proyecto de Bagge puede que la nota de la Secretaría fuese de ese mismo año. Sin embargo, podemos observar ciertas diferencias entre la mención del impuesto en uno y otro caso. En la nota, el breve fragmento se refería a su implantación en base a la aplicación de una fase previa que consistía en la creación o fomento de una serie de condiciones económicas, concretamente sobre determinados cultivos. Para la instrucción reservada se relacionaba directamente con un mal gobierno que se había hecho hasta ese momento de la Real Hacienda filipina. Se trataría de un defecto en la aplicación de la legislación fiscal y una actitud relajada de sus responsables, los oficiales reales y, por correlación, los gobernadores precedentes.

De esta forma, a través de la instrucción reservada se separaba, por un lado, la posibilidad de la introducción de la alcabala, debiendo quedar sujeta esta a la buena administración y gobierno de la Real Hacienda y, por otro lado, las condiciones económicas que la posibilitarían como había señalado Bagge. A través de esta se rompía dicha vinculación, dejando únicamente en manos de la voluntad política y la capacidad ejecutiva de los gobernadores su implantación. No habría fase previa económica con la que se relacionara esa posibilidad.

Desde las islas Filipinas no faltó tampoco una opinión favorable al establecimiento de las alcabalas en estos años. El fiscal de la Real Audiencia de Manila, José Joaquín Merino de Ribera, llamaba la atención en 1753 sobre el comercio de las islas y concretamente sobre las extracciones que hacían los barcos extranjeros que iban

[689] Instrucción reservada al gobernador Pedro Manuel de Arandía, San Lorenzo el Real 14-XI-1752, en Nombramiento de Pedro Manuel de Arandía, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

al comercio del archipiélago. Decía que los vecinos de las islas y los moradores de las provincias vendían "considerables cantidades de diferentes especies producibles en estos dominios, como son oro, sibucao, siguey, azúcar, añil" cuya mayor utilidad recaían en quienes los sacaban de las islas "llevando de retorno grandes ganancias en ellos además de la mucha plata, que extraen por las mercaderías que vendieron, y sin que a V.M. se le contribuya ni un peso de reales derechos en razón de dichas especies, habiendo llegado el año pasado la extracción de la del oro a más de trescientos mil pesos", sin contar, decía, con la porción que llevara el galeón a Nueva España[690].

El hecho solo de la extracción del oro era más que llamativo. Si atendemos a las cifras oficiales el permiso concedido para el comercio del Galeón de Manila en aquellos años era de 500.000 pesos y solo la salida del oro de las islas, con ese cómputo de más de 300.000 pesos, superaba la mitad del permiso del comercio concedido con Acapulco. No es difícil pensar, atendiendo a esos números, que el valor de las exportaciones en productos del archipiélago pudiera superar fácilmente la cifra de esos 500.000 pesos. La fuente de la cifra áurea no es concreta por parte del fiscal aunque afirma que la información provino de los mismos extranjeros y que la dieron "a persona de conocida autoridad, y religiosidad de esta Ciudad"[691].

Pero era el punto de su salida de las islas libres de derechos reales lo que más preocupaba al fiscal porque "pide se tome providencia en el asunto". No podía mantenerse la situación en la que las cajas reales, por la atención que debían prestar a la conservación de las islas, se vieran recargadas "con gravísimos empeños de plata, que toma o bien a usura de un cinco por ciento, o bien por empréstitos". Por eso proponía que se aplicase un 3% de alcabala sobre todas esas especies que salían de las islas, una medida que consideraba "arreglada a Vuestras reales disposiciones, y conveniente a Vuestra real Hacienda". Decía que el gravamen no perjudicaría a los extranjeros por las grandes ganancias que obtenían, del 100%, o que en caso de que esto pudiera tener algún efecto sobre el comercio se repartiera dicho 3% entre vendedores y compradores "disponiendo para el efecto de el dicho, que los extranjeros manifestasen antes de cargarla en la Nao, la cantidad de especies, o géneros, que hubiesen comprado con

[690] Carta de José Joaquín Merino de Ribera, fiscal de la Real Audiencia de Manila, informando de la gran porción de especies que extraen los barcos extranjeros sin pagar derechos, Manila 13-VI-1753, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, f. 775r.
[691] Ibídem: ff. 775r.-v.

expresión de los precios, y anticipada visita de el vareo para reconocer si estaba en solo lastre."[692].

Lo que no aclaraba Merino de Ribera era si esta alcabala debía establecerse al margen del almojarifazgo de exportación del 2,5%, que los oficiales reales de Manila habían expuesto en 1752 al gobernador Ovando que debía aplicarse en función de la legislación indiana, o como sustituto del mismo. Desde luego lo que señalaban ambas representaciones era la falta de aplicación de un derecho real sobre una parte de la actividad comercial de las islas. Actividad que no era nada desdeñable como señalaba el fiscal de la Real Audiencia de Manila. Lo que encerraba el tratamiento de este asunto era también hasta qué punto podía ser conocida la riqueza real de Filipinas, algo que ya había sido advertido en 1735 por una carta de Manuel de Robles solicitando el establecimiento de la Compañía impulsada por Patiño como única solución para hacer útiles las islas Filipinas a los intereses reales[693].

Económicamente también pueden observarse otras alusiones importantes en el fragmento de la instrucción reservada referente al tema de la Real Hacienda, al contrario que en el caso de las alcabalas. Podemos hablar del ramo de almojarifazgo, uno de los más importantes de las islas: "por la desconfianza con que estoy, y noticias que se tienen de que no se administra, ni recauda con la cuenta, y razón necesaria, y con la integridad correspondiente".

Estas palabras parecían aludir al debate producido entre la forma por la que se estipulaba según la ley indiana el cobro del impuesto y cómo se practicaba este en las islas, donde se estimaba a partir de las declaraciones hechas por los capitanes de los navíos y no por el registro que debían practicar, en las embarcaciones que entraran al comercio, determinadas autoridades manileñas. Esto ya había sido comentado en la consulta de octubre de 1748 a la que tanto nos hemos referido. De esta forma parece que desde la Secretaría ya se había dado una respuesta a esa deliberación del Consejo, lo cual también nos lleva a pensar en la posibilidad que habíamos señalado anteriormente. Que el hecho de alegar la falta de los documentos sobre el proyecto de Bagge, referidos como instrumentos necesarios, como una especie de maniobra dilatoria, pudiera significar más una intención por retomar el control, o parte de él, sobre unos temas que el Consejo consideraba de importancia y poder hallarse más cerca así de una posible

[692] Ibídem: ff. 775v.-776v.
[693] Véase el capítulo IV.

influencia en la decisión real en vista de que la instrucción reservada ya parecía contener una postura sobre el tema, además de facultar para su intervención.

La cuestión de la Real Hacienda no fue abordada únicamente a través de la instrucción reservada. Previamente, no le faltó a Ensenada insistencia al respecto, añadiendo o complementando la Real Cédula de 18 de mayo del año 1747 sobre las cuatro materias apuntadas. En esta ocasión, por carta, incluía en ella una Real Orden con fecha de 3 de agosto de 1748 por la que ponía énfasis en el punto de la Real Hacienda de las islas Filipinas siguiendo el contenido de la Real Cédula mencionada del año anterior[694].

Además de seguir la estela del contenido en cuanto a repetir la primacía de la vía reservada para esos asuntos, es destacable la precisión contenida en la siguiente frase: "y que de las sentencias que pronunciaren los competentes respectivos Jueces en los casos de esta naturaleza, se admitan las apelaciones únicamente para su Majestad que se servirá de resolver donde han de acudir las partes a deducir su derecho o indemnizarse de los cargos, que les resulten."[695]. Reviste especial interés esa mención directa al rey sobre las sentencias en materia de Real Hacienda por la que podemos entender que se despojaba al Consejo de Indias de su función de alto tribunal de apelación sobre esas cuestiones en nombre del monarca.

El hecho de que se expresara como "únicamente para su Majestad" podemos entenderlo, siguiendo el significado y contexto de esta Real Orden y la precedente Real Cédula, como una función que recaería también sobre la vía reservada y, por tanto, en manos de Ensenada como secretario de Marina e Indias, quien haría de transmisor y parte de esa apelación al rey a través del despacho real, pese a no reflejarse como una alusión explícita. Esto supondría trasladar la capacidad de influencia de decisión real sobre el tema de últimas apelaciones en materia de Real Hacienda indiana del Consejo de Indias a la Secretaría de Marina e Indias.

Si hacíamos mención al contexto, este no puede vincularse solamente a la Real Cédula de 1747, directamente referenciada en la Real Orden. Podemos entender mejor esta decisión en función de la expresión de Anne Dubet sobre la intención de Ensenada de erigirse como "secretario de la Real Hacienda de Indias"[696]. Una posición en la que la ampliación y aplicación del sistema de intendencias en los Reinos de las Indias fue de

[694] Carta del marqués de Ovando sobre asuntos de la vía reservada, Manila 3-V-1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,385,N.15.
[695] Ibídem.
[696] Véase nota 40.

gran interés para Ensenada. No obstante, no impuso esa figura unilateralmente sino que sometió a consulta virreinal esa decisión. Dicha consulta se hizo por Real Cédula de 20 de junio de 1747, en el caso peruano[697]. Seguramente fue seguida por otra similar para los otros virreinatos. Esa misma Real Cédula hacía una referencia concreta al ramo de las alcabalas.

El conde de Superunda, virrey del Perú, se mostró contrario a esa decisión por el choque de competencias que el régimen de las intendencias tendría con otros cargos. Ensenada, en un esfuerzo de pragmatismo, asumió el rechazo virreinal y se apoyó en su figura institucional para ejercer, en la medida de lo posible, esa función de "secretario de Real Hacienda indiana". Para ello decidió otorgar a los virreyes el rango de superintendente de Real Hacienda[698]. Una asimilación de este cargo podemos observarla en Filipinas con el marqués de Ovando. En el repartimiento que hizo del galeón *Santísima Trinidad* de 1753 aparecía la siguiente titulación: "Superintendente General, y privativo de todos los ramos de Real Hacienda en ellas"[699]. No sabemos si esta empezó a utilizarla con anterioridad a esa fecha ya que en el caso del repartimiento del navío *Filipino* no aparece. Por lo que esta designación si se hizo al mismo tiempo que para los virreyes llegó más tarde a las islas.

La Real Orden de 1748, como instrucción complementaria de la Real Cédula de mayo de 1747, vendría a reforzar y estrechar la provisión de la información sobre la Real Hacienda de Filipinas a la Secretaría de Marina e Indias así como el procedimiento de apelación de las sentencias. Este refuerzo de la vía reservada se vería amparado en la amplia facultad ejecutiva del gobernador sobre la Real Hacienda de las islas con la concesión de esa Superintendencia.

El interés de Ensenada guardaría relación, igualmente, con la instrucción reservada de 1752 como hemos podido ver. Lo que en apariencia pudiera parecer un ejercicio de reiteración no sería tal ya que hasta que Arandía no tomara posesión del gobierno de Filipinas no podría guiar su actuación por la instrucción reservada. Con ese condicionante habría que ir desvelando parte de ese contenido al gobernador todavía presente en las islas, Ovando en ese caso, para que se pudiera poner en práctica parte de

[697] MANSO DE VELASCO, [1746-1754]: 89.
[698] Ibídem: 342.
[699] "Año de 1753. Traslado Auténtico del expediente de preparativos de los bandos y demás diligencias anejas para el despacho del galeón Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin que este presente año con el divino favor se despacha de estas islas al puerto de Acapulco Reino de la Nueva España por el Real Situado y permiso de estos vecinos", en Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento del galeón *Santísima Trinidad*, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1, f. 6v.

lo pretendido. Se trataría de una fase de asentamiento que precedería a las actuaciones de la instrucción reservada, tomando esta como principal referente de una política dispuesta desde la Secretaría de Marina e Indias. Así, la medida no se ajustaría a un único gobernador, sino que traspasaría la figura personal de este pero se vincularía a su figura institucional. Sería una concesión de facultades extraordinarias dependientes de la posición de Ensenada y su celo por controlar la Real Hacienda de las Indias. Un gobierno hacendístico que dependería de la capacidad para acumular la información de los lugares de interés y hacerla circular hacia la Secretaría. Un proceso dependiente de la correspondencia de los gobernadores y su compromiso con las ideas del marqués, así como tanto de las resistencias, obstáculos y oposiciones a las que pudieran superar, como a las que no.

6.1.3. La Secretaría de Marina e Indias y el reformismo económico para Filipinas.

En esas órdenes dadas a Arandía por Ensenada no se dejaba sin tratar la cuestión económica, la principal a la que respondían los memoriales tanto de Bagge como del oidor Calderón Henríquez. Según estas:

> Os enteraréis de qué fábricas hay en aquellas Islas y de qué especies; veréis lo que podrán aumentarse, y las que de nuevo podrán establecerse para fomentar su comercio, no solo en lo necesario, y consumible en ellas mismas, sino para hacer con utilidad de los mismos naturales, el de Nueva España, y evitar, o moderar las excesivas ganancias que consiguen chinos, sangleyes, y otras naciones, y aun holandeses, ingleses, franceses, en los géneros que introducen, y se cargan en el Galeón, y aun se consumen en las Islas.[700]

Se trataba de una petición muy condensada pero en ello precisamente se encontraba la cuestión principal implícita, el amplio margen de maniobra que se otorgaba al gobernador recién nombrado, así como el refuerzo de su capacidad ejecutiva, para llevar a cabo una política concreta sobre el tema. En ningún caso se mencionaba la forma por la que debía hacerse ese aumento y fomento del comercio filipino, por lo que aquí también podríamos hablar del pragmatismo de Ensenada, más inclinado a los resultados que a los medios en sí mismos, o también porque no tuviera tomada una decisión al respecto. Contrastaba esta parte económica de la instrucción con la que Ensenada

[700] Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

dedicaba al comercio del Galeón, para lo que se había expresado mucho más extensamente[701]. Ese refuerzo de la capacidad ejecutiva se hallaba descrito en la misma instrucción:

> Esta instrucción reservada la habéis de conservar en vos, sin comunicarla, ni manifestarla a persona alguna; y habéis de ir poniendo en práctica cuanto en ella os mando con la oportunidad que os fuere posible, y comprehendais que conviene; y para que en el uso y cumplimiento de vuestras providencias no se os ponga embarazo, réplica, ni contradicción alguna por la Audiencia, Fiscal, oficiales Reales, ni otro algún Ministro, secular ni eclesiástico, se expide la Cédula que se os entregará con esta, y en que mando que por todos ellos se cumpla, y obedezca, sin embargo de que sean vuestras providencias contrarias a la práctica, o costumbre que esté establecida a mis Reales Cédulas, u órdenes, y aun con variación, o alteración de algunas Leyes, pues para todo cuanto conduzca al servicio de Dios y mío, a la administración de Justicia, y de mi Real Hacienda, y aumento de ella, el del comercio, extinción del ilícito, ahorros de gastos superfluos, reforma de abusos y cualesquiera excesos opuestos a aquellos rectos fines os concedo usando de mi suprema autoridad, toda la correspondiente en esta Instrucción, y orden reservada.[702]

En esta ocasión Ensenada iba un paso más allá. Ya no solo se trataba de reforzar la vía reservada en lo tocante a las materias de Marina, Guerra, Hacienda y Comercio como había hecho en 1747[703] y que no se olvidaba de recordar en esta instrucción, sino que traspasaba la vía reservada y elevaba la capacidad de gobierno del gobernador y capitán general de Filipinas. Se le entregaba un mandato extraordinario para lo que tenía que ser, o entendía Ensenada, poner a las islas en un estado de preparación, de la misma forma en la que él había conformado su proyecto reformista pero a una escala regional y fuertemente apoyado en las capacidades del candidato nombrado para el cargo. Era una decisión bastante arriesgada, de la que no podrían esperarse resultados hasta la toma de posesión en las islas de Arandía que tuvo lugar en el año 1754.

Quizá pudo tratarse de un exceso de confianza por parte del marqués. El año 1752 pudo representar para él el cenit de su protagonismo político a lo que ayudaría la buena marcha de los objetivos marcados en su proyecto y que se encargó de transmitir al rey

[701] Véase el capítulo VII.
[702] Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.
[703] Ibídem.

Fernando VI el año anterior a través de su *Representación*. Por otro lado, la información era un elemento fundamental para gobernar unos territorios tan dilatados y distantes en los que se medía el tiempo de respuesta por meses y, en el caso del archipiélago filipino, por años. Sobre este elemento, necesario para el gobierno, decía el padre Pedro Murillo Velarde (S.I.) al rey que:

> […] o no llegan a su noticia los engaños que se hacen, o si suena por allá el reclamo, los hombres de este carácter (insignes artífices del negocio propio) tienen raro talento para desfigurar verdades y oscurecer evidencias. Y, en efecto, han logrado que en ciertos puntos tenga la corte tan escasas, tan indigestas y tan confusas noticias de estas islas, como de la Groenlandia o Nueva Zembla, siendo no menos culpable que al cuidado de los unos el descuido de otros parece encanto.[704]

Podemos pensar que el hecho de que las capacidades del gobernador se reforzaran de esa forma se debía también a las dudas que podrían albergar en la Corte sobre la información que se transmitía desde las islas, aunque la vinculación de las facultades dadas a Arandía a la acción de Ensenada podría acarrear que esa estrechez política arrastrara y desplazara la actuación del gobernador en el archipiélago ante cualquier turbulencia política cortesana, que fue lo que acabó sucediendo.

El punto de poder reunir la mayor información posible sobre las islas Filipinas fue un aspecto que Ensenada tuvo muy presente. Por una Real Orden de 27 de agosto de 1751 pidió al gobernador Ovando que recopilara "todas las noticias que sean dignas de la de su Majestad". Esto abarcaba todo lo referente al estado de las islas en materia militar, normativa, gastos y procedimientos hacendísticos, el uso del situado, la importancia del sistema del Galeón sobre la Real Hacienda, así como otros aspectos sobre el mismo. Y por último solicitaba qué número de habitantes formaban el vecindario de la ciudad de Manila con sus arrabales y el de las provincias así como el de los conventos de las órdenes religiosas, sus individuos, doctrinas y misiones pero con la advertencia de "que estas noticias las ha de solicitar V.S. con mucho arte, y como que solo las desea su curiosidad"[705].

[704] Citado en GARCÍA-ABÁSOLO, 2015: 1847.
[705] Real Orden del marqués de la Ensenada al gobernador de Filipinas para que informase sobre el estado de las islas, Madrid 27-VIII-1751, en carta del marqués de Ovando al marqués de la Ensenada dando cuenta del estado de las islas Filipinas en virtud de la Real Orden de 27 de agosto de 1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,387,N.1, ff. 50v.-54r.

Esta información podría servir al marqués a la hora de redactar la instrucción reservada de 1752, pero sabemos que la respuesta de Ovando no llegó a tiempo a la Corte como para que su contenido pudiera ser incorporado a dicha instrucción. Tampoco podemos saber si el envío de Ovando cumplió las expectativas que se proponía Ensenada con la Real Orden y si la información aportada hubiera servido al marqués para matizar su política indiana para Filipinas o reafirmar las directrices de la instrucción.

Es interesante ver en esta respuesta cómo Ovando planteaba las dificultades a la hora de cumplir con el cometido que se le pedía. Lo primero que mencionaba el gobernador era el encabezamiento de la Real Orden en la que se decía que esta ya se había remitido con anterioridad al gobernador Gaspar de la Torre por lo que el precedente de su remisión fue entre 1740 y 1745, pero si en la primera ocasión la Real Orden ya iba firmada por Ensenada reduciría el margen temporal a 1743-1745, por ser 1743 el año en el que se hizo cargo de la Secretaría de Marina e Indias. Por tanto, nos encontramos ante una petición que venía siendo solicitada desde hace unos años y que presumimos que importante y necesaria para poder determinar una línea de actuación desde la Corte para las islas.

Esto nos indicaría que el interés de Ensenada por recabar información de las islas Filipinas estuvo presente desde el momento en que se hizo cargo de la Secretaría de Marina e Indias. Sin embargo, el tratamiento de determinados aspectos sensibles unido a un período de dificultades en las islas pusieron al gobernador Gaspar de la Torre en una compleja situación como para informar hasta el punto de compromiso y detalle que podía esperar Ensenada. Que este requerimiento se hubiera hecho insistente, como expresaba Ovando, durante la década de 1740, posiblemente se debiera a la presión extra a la que sometía la guerra el conocimiento de la información, más si cabe por tratarse de tan distantes dominios.

Lo siguiente que mencionaba el gobernador eran las dificultades con las que se había topado para reunir las noticias que se le pedían afirmando ser “incapaz de poder satisfacerla, con la puntualidad y esmero, que quisiera, y es debido a la Real magnificencia”. Refería que a pesar de su aplicación no pudo conseguir todas las relaciones que pidió “en tal manera, que dependiendo muchas, o las más del tribunal de Hacienda hasta hoy se disculpan sus ministros, y oficiales con el asiduo trabajo de sus empleos que en la realidad es bastantemente difuso”. Desde su llegada a Filipinas decía haberse dedicado a tener una idea fidedigna de las islas y su situación “sin que haya

podido conseguir el complemento de mis deseos". Señalaba una de las grandes dificultades a la que debía hacer frente un gobernador, más allá de la acumulación de asuntos y la dispersión de su atención en las materias de gobierno:

> […]pues parece que todos se lisonjean de que el Gobierno padezca, sufra, se moleste, y no examine la verdad que sus pasiones, más o menos interesadas, procuran ocultar y destruir. Y persuádese V.Ex. que cuantas más facultades tenga el Gobernador y cuantos más favores merezca de la Real Clemencia son otras tantas Torres que se elevan de enemigos y de malversación, congratulándose de que tropiece, y se canse porque principalmente los Oidores ven con malos ojos estos favores, y más si provienen de la vía reservada que declaman sin cesar, y sin empacho: por lo que suplico a V. Ex. Me tenga lástima en todos estos contrastes, y como mi especial mecenas, y pujante Atlas proteja, y sostenga los créditos de mi inocencia contra la tempestad de la envidiosa emulación.[706]

Con estas palabras advertía Ovando a Ensenada sobre las resistencias que podía enfrentar un gobernador investido con una gran capacidad de intervención y amplias facultades como sería el caso de Arandía y que en parte ya se estaba ensayando en el propio Ovando[707]. Potenciar la gobernación y capitanía general de las islas Filipinas había sido la base de la "política ensenadista" para las islas, sobre todo y de forma más clara desde 1752. Es posible que esta advertencia de Ovando no hubiera pasado desapercibida pero, como ya hemos dicha antes, nos es imposible conocer si a partir de esta carta Ensenada hubiera matizado o cambiado sus directrices sobre las islas, sobre todo porque en el momento que pudo ser recibida en la Península el marqués no ocupase ya los primeros puestos de la dirección de la política indiana en la Corte, por lo que no podría insertarse esa respuesta y su actuación desde la Corte en una línea de intervención específicamente ensenadista.

Por otro lado, que Ensenada insistiera en potenciar esas facultades y la posición del gobernador de Filipinas desde la instrucción reservada de 1752 no debe extrañarnos, ya que si Ovando había presentado una serie de dificultades para hacerse con la información, más difícil sería responder a los problemas de las islas esperando las directrices desde Madrid en base al análisis que se hiciera de las remisiones desde las

[706] Carta del marqués de Ovando al marqués de la Ensenada dando cuenta del estado de las islas Filipinas en virtud de la Real Orden de 27 de agosto de 1751, Manila 16-VII-1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,387,N.1.
[707] El aspecto más destacado fue el del Galeón de Manila, véase el capítulo VII.

islas. Por eso, ponía Ensenada en manos del gobernador esa enorme capacidad, para que una vez que tuviera conocimiento Arandía de todo aquello que se le precisara actuara sin esperar más órdenes desde la Península.

En lo que respectaba al fomento del comercio hay que mencionar que se hacía alusión tanto al concerniente a las islas como al que pudiera tocar a los géneros y frutos que se aplicaban al comercio transpacífico. Sin embargo, como luego tendremos ocasión de ver, el esfuerzo de Arandía se centró más en el abastecimiento de Manila y sus provincias, dejando al margen aquella parte del comercio que pudiera exportarse hacia Acapulco y que tuviera su origen en el archipiélago.

El hecho de que Ensenada no hiciera mención expresa a las compañías de comercio puede indicarnos que no apostara expresamente por esa fórmula para aplicarla en Filipinas, así como no lo había hecho en la Península. No olvidemos el debate suscitado en esos mismos años entre él y Carvajal por las compañías de fábrica y comercio[708], de las que Ensenada no veía con buenos ojos las condiciones y privilegios bajo los que eran creadas. Además de estas también tocó a Ensenada la tramitación de la Compañía de Barcelona. Si nos guiásemos por esta diríamos que el marqués no era partidario del establecimiento de las compañías de comercio, ya que el proceso de establecimiento estuvo paralizado mientras este ocupó la Secretaría de Marina e Indias[709]. Es posible que esta pudiera entrañar un conflicto con la Compañía Guipuzcoana de Caracas por proponer el Caribe como su zona de actuación.

Pero parece ser que, en el caso concreto de Filipinas, sí actuó el marqués de forma diferente al debate que se produjo con Carvajal. En este caso se podría entender su decisión en base al pragmatismo del que hacíamos mención por el que Ensenada no entendía la fórmula como un fin en sí mismo, sino como una opción mejor de alcanzar unos objetivos como el del fomento económico de las islas. Por eso no podemos hablar de contradicción si en algún momento llegó a estimar que un proyecto de ese tipo sería la mejor forma para poner a las islas en una mejor situación económica.

La descripción sobre la actuación de Ensenada no es muy amplia pero suficiente para afirmar ese aspecto pragmático que inspiraba la actuación del ministro. Al parecer trató con el embajador español en Francia, Jaime Masones de Lima, sobre un proyecto

[708] Véase el capítulo III.
[709] Oliva, 1987: 22-25.

de comercio entre China y Filipinas que contaba con el acuerdo de Bernardo Ward[710] y la colaboración de un experto holandés, llamado Lanckwater, que vendría a España a prestar sus servicios. Este era un experto en marina y había ocupado importantes puestos en la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Según Gómez Urdáñez se trataba de la reactivación de la idea de Patiño y que en su momento tuvo en el cardenal Fleury un firme opositor. Sin embargo, no sabemos qué avance había alcanzado esta gestión ya que en cuanto la Secretaría de Marina e Indias pasó a manos de Arriaga, tras la caída de Ensenada, fue paralizada[711].

Aunque hayamos concluido no haber contradicción entre las decisiones tomadas por Ensenada en el ámbito peninsular respecto a las compañías de comercio y la aplicación de estas en el ámbito indiano, o mejor dicho, filipino, cabría hacer una última mención a la valoración que sobre estas había encargado al embajador en Lisboa, duque de Sotomayor. El *Discurso* que este preparó sobre las compañías de comercio para el marqués está fechado en 1749, año central en todo el debate comercial suscitado en torno a este tipo de fórmulas y que se estaba dando en diferentes partes de la Monarquía. Por un lado, se estaban tratando los hechos producidos por la rebelión caraqueña y las consecuencias de esta relacionadas con la Compañía Guipuzcoana. Por otro, se estaba procediendo desde las instituciones peninsulares al estudio de los memoriales que se estaban enviando desde las islas y, paralelamente, en la Península se ponía el acento también sobre las compañías de fábrica y comercio.

Sotomayor se mostró de acuerdo con Ustáriz en el rechazo que le producía el modelo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales llegando a preguntarse si la fundación de esta fue la causa de grandes beneficios o, por el contrario, su establecimiento entorpeció el aprovechamiento de oportunidades económicas mejores[712]. La valoración que hacía de la misma no dejaba dudas sobre el componente negativo que le achacaba:

> Sobre tan frágiles cimientos, que solo figuraban de robustos, lo que tenían de animosos, se plantó en una corta, y aun incierta República popular, una vasta y opulenta

[710] Durante la década de 1750 estuvo viajando por diferentes países europeos al servicio del rey Fernando VI. Su obra principal *Proyecto económico*, concluida en 1762, fue publicada póstumamente por Pedro Rodríguez de Campomanes en 1779. Sobre las ideas de Ward para el comercio asiático véase WARD [1779]: XI-XIII y 322-324. En cuanto a la cuestión sobre las coincidencias o el plagio entre los textos atribuidos a Campillo y los de Ward nos remitimos a las notas del capítulo IV.
[711] GÓMEZ, 1996: 123-124 y 154.
[712] DUQUE DE SOTOMAYOR, 1749: ff. 16r.-19v.

> Monarquía a disposición de una Aristocracia, y una tan extraña, y monstruosa Fábrica como la de un Estado dentro de otro Estado, en que es desmedidamente mayor el contenido, que el que le contiene, independiente, y soberano en lo que domina, y vulgar en lo que obedece.[713]

Pero no solo se detuvo en el análisis de esta. También dedicó espacio en su escrito al resto de compañías europeas, fundadas desde el siglo XVI incluso, así como a las propias. Sin embargo, posiblemente fuera la relación entre poder real y comercial, sobre la base de este tipo organización, lo que más interesara a Ensenada. En esta relación podemos ver planteada por parte de Sotomayor la "razón de Estado", deduciendo que "fue acierto político esta Compañía en el tiempo en que se fundó, mirándola como una alianza, que se contractaba para socorrerse; para enflaquecer al enemigo; para traer riquezas al estado, y disponer, y adquirirle conquistas". Sin embargo, el éxito de un primer momento no era para Sotomayor inmutable ya que posteriormente "ni para mantenerlas, y adelantarlas, ni para la utilidad común es lo mismo, y que ha influido más a la ruina, que a la permanencia; dejando la dificultad de que no fuera menor inconveniente fenecerla, por que sucede en todas"[714]. Finalmente el duque se mostraba partidario por la competencia comercial, sin aventajar decididamente a las compañías. En resumen estas debían entenderse como un medio con el que aventajar al comercio y la producción, y no en un fin porque:

> […] el verdadero modo de extender el Comercio, es extender las rebajas, o franquicias que se juzguen precisas para su buen estado a cuantos nacionales comercien en sus mismos géneros y aumenten las fábricas; y más que todo a que con el número de comerciantes logren precios acomodados los cosecheros y labradores, a cuyo favor deben mirar más principalmente cuantas franquicias se concedan, porque es la más importante o fundamental parte del Estado, para animarlos al cultivo; cuyo detrimento es el más perjudicial a todo él, desde el Rey hasta el menor individuo, y a ninguno más que al mismo Comercio, por ser en lo que se funda.[715]

Si nos referimos concretamente al ámbito filipino es porque en las Indias tampoco dio muestras el marqués de optar por la fórmula de compañías para fomentar el comercio

[713] Ibídem: ff. 12r.-v.
[714] Ibídem: f. 24r.
[715] Ibídem: ff. 125r.-126r.

americano. Sin duda influiría en su ánimo lo sucedido con la Compañía Guipuzcoana de Caracas[716], una actitud que se hizo extensiva ante la solicitud de la Compañía de Barcelona como ya hemos visto. Conocemos la opinión que otros autores mostraron sobre el establecimiento de una compañía que siguiera el modelo de los holandeses en Asia como la de Jerónimo de Uztáriz quien había puesto el acento de su rechazo en la incompatibilidad con la soberanía real.

Pese a que la cuestión de las amplias facultades concedidas a Arandía y el hecho de que el párrafo señalado sobre el fomento comercial y económico no fuese extenso ni diera una serie de pautas o directrices mucho más precisas, debemos apuntar que, más allá de la libertad para obrar que se daba al gobernador en esa materia, la importancia de ese reconocimiento sobre su amplia actuación podría servir para canalizar de una forma más directa una serie de medidas que sobre el tema se estuvieran gestando en la Corte, y más concretamente de la mano del ministro para aplicarse en Filipinas. Si a finales del año 1752, cuando fueron redactadas esas instrucciones, todavía no se hallaba claro el tema de la gestión del proyecto sobre el establecimiento de una Compañía para Filipinas dirigido desde la Corte y por mano de Ensenada, con la colaboración de Lankwater, podemos entender que ese punto de la instrucción reservada fuera todavía general y poco detallado, a la espera de que Ensenada pudiera tomar una decisión de mayor importancia sobre el tema y órdenes más precisas que correspondieran aplicar al gobernador.

En última instancia, esa libertad de acción que se daba a Arandía no entraba en contradicción con lo que posteriormente pudiera tratar de aplicar Ensenada en las islas bajo la forma de Compañía. Además, no dejaba el marqués de precisar información sobre Filipinas, aun cuando la instrucción reservada pudiera hacernos pensar que esta opción había pasado a un segundo plano por la amplitud de la capacidad ejecutiva. Aspecto que hemos tenido ocasión de comentar en la reiteración hecha al marqués de Ovando.

No sabemos hasta qué punto el proyecto que tenía que presentar este holandés coincidiría con los que tenía Ensenada en la Secretaría de Marina e Indias y que habían sido consultados por el Consejo de Indias previamente. Los fines no serían muy distantes. Tampoco podemos precisar qué relación hubiese podido tener la aplicación de tal proyecto con la instrucción reservada que se había entregado al gobernador, pero el

[716] Véase el capítulo III.

hecho de que hubiera recibido tan amplias facultades podría facilitar la adaptación de un proyecto coordinado desde la Península. Ahora bien, esas mismas facultades dieron a Arandía una gran iniciativa, dentro de un marco indicativo claro está, pero con unos amplios márgenes como para decidir o no la aplicación de una Compañía. También el hecho de que se reforzara esa facultad ejecutiva de la gobernación y capitanía general en su persona daría una mayor presencia a la Secretaría de Marina e Indias en la transmisión de las órdenes y el intento de su aplicación ya que esa instrucción reservada venía firmada por Ensenada.

Arandía, al poco de tomar posesión del gobierno mostró una gran diligencia en el asunto de la aplicación del proyectismo. No solo por la instrucción de la que fue provisto, sino también de la que le fue solicitada desde el Consejo de Indias, institución que no se olvidó del acuerdo favorable que había alcanzado para poner en práctica el proyecto de Bagge. Más adelante tendremos ocasión de ver cómo la decisión de Arandía se apoyó en la idea del oidor Calderón Henríquez y el examen que hizo de la propuesta de Bagge a instancias del Consejo.

Esto, como decimos, puede indicarnos que no las mencionara en la instrucción como paso previo para el fomento económico de las islas. Pero si, como apuntábamos antes, primaba en esa indicación un principio práctico es posible que el marqués dejara la decisión sobre su establecimiento, o no, a Arandía en función de la evaluación que hiciera sobre el propio terreno, ajustando así la posible conveniencia de su formación y práctica. Por el proceder que hizo el gobernador y, posiblemente, por lo que pudo entender de las amplias facultades que le fueron otorgadas asumió ese pragmatismo en función de su criterio y su capacidad para actuar cuando decidió llevar adelante la idea de formar una Compañía de abastos a partir de la primera idea esbozada por el oidor Calderón Henríquez sobre la Casa de Piedad.

6.1.4. El reformismo isleño visto por el gobernador Ovando.

Un aspecto que no quedaba claro vistos tanto los proyectos examinados por el Consejo de Indias, y que luego pasaron a la Secretaría de Marina e Indias, como la instrucción reservada que se elaboró desde esta es que no se establece un orden de prioridades claro en el que el cumplimiento de una etapa permita alcanzar la siguiente. De tal forma que una vez asegurada una base el próximo paso pudiera sustentarse sobre esta. En el proyecto de Bagge no hay un orden a pesar de enumerar los puntos que describe. En el

caso del oidor Calderón no queda tampoco muy claro si su primera propuesta de la Casa de Piedad era la base sobre la que sustentar la Compañía que se hiciera cargo del comercio exterior de las islas y del Galeón que proyectó después. La instrucción reservada no da luz tampoco en los ámbitos de intervención del gobernador, solo es más específica en el caso del comercio transpacífico[717].

Sin embargo, un planteamiento de este tipo sí tuvo lugar en las islas Filipinas. Fue expuesto por parte del gobernador Ovando, quien expuso claramente que para que las islas rindieran lo que se esperaba de ellas primero era necesaria una etapa de inversión de recursos en las mismas. Desde el punto de vista de Ovando el fomento de las islas y la explotación de su potencial económico requerían de una fase previa de preparación. En la misma ocasión en la que había dado cuenta a Ensenada sobre la información que este le había pedido, aprovechó Ovando para dar su opinión al respecto. No escatimaba el gobernador elogios a las posibilidades de las islas:

> Es cierto Ex. Señor que estas Islas son vastas, fecundas, fértiles, y ricas, así en frutos como en minerales, y otras especies muy apreciables en el Comercio de los mismos vecinos y por decirlo más brevemente es el País más rico de cuantos tiene el REY N.S. debajo de su Corona, ellas producen trigo en abundancia, copia de arroz de varias calidades, maíz, y otros frutos propios a la vida: son muy pescanosas abundan en cacao, azúcar, concha de nácar, siguey (que es moneda para la costa de Coromandel), balate, nido, y mucho azufre, palo sibucao, Campeche, índigo, o añil, y salitre, que se comercia, y carga para la China: Oro lo hay en varias partes, y con abundancia de que por lo general están apoderados los infieles. Una especie de cristal de roca que solo le falta el beneficio, y muchos minerales de hierro, maderas muy exquisitas, apreciables y abundantes, algodón y cera, de la misma suerte: Ganado de todas especies, y los demás frutos y géneros, que constarán del expediente, y aranceles formados por la Junta que su Majestad mandó establecer para que los Alcaldes pudiesen comerciar libremente.[718]

Pensamos que al igual que en otras ocasiones en las que se había descrito una riqueza proverbial de las islas, se trataba de una imagen que estaba por alcanzarse, de la que se reconocía su potencial pero no su plenitud o mayor desarrollo. Ovando decía que ese logro de la explotación de sus recursos no se había alcanzado porque el único interés de

[717] Véase el capítulo VIII.
[718] Carta del marqués de Ovando al marqués de la Ensenada dando cuenta del estado de las islas Filipinas…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,387,N.1, ff. 34v.-35r.

los pocos españoles que pueblan las islas era viajar a Nueva España "y carecen de experiencia, de conducta, y de economía". Por eso las plantaciones solo se reducían al recinto de Manila, Cavite y algunos presidios de poca importancia. Esta falta la seguía achacando a los españoles quienes con su actitud habían cedido la iniciativa económica de las islas:

> […] La costumbre de vivir, o presumir ser todos Caballeros ha dado motivo a los Chinas, Gente para esto ingeniosísima a apoderarse de todo, y de los oficios a que ha coadyuvado la natural poltronería de los naturales, y como se lo facilitan todo lucrando con ellos en lo que les compran venden de este modo los tienen tan embelesados, y están tan bien hallados con esta ridícula fantasía de nobleza que no trabajan, ni se mueven para cosa alguna que no sea dichos viajes viviendo en todo el resto del año los que tienen algunos medios, y los que no los tienen en una ociosidad perdurable, nociva, y lastimosa. A que se agrega que con la prohibición que ha habido para que los españoles no girasen por las Provincias están los indios tan poco acostumbrados a su comunicación y trato (al paso que el China entra y sale por donde quiere) que en los más de los parajes al ver español se huye de él como de una cosa nunca vista esquivándole su comercio[719].

El descargo del gobernador no podía ser más claro. Uno de los principales condicionantes sobre cualquier otra actividad económica de las islas lo representaba el sistema del Galeón de Manila. Esta idea ya la hemos podido ver en otra ocasión cuando se pretendió establecer la Compañía Real de Filipinas en 1733 y se había obtenido desde las islas una carta en la que se contenía una denuncia similar. Sin embargo, este representaba la opción más atractiva para los españoles que se asentaban en las islas, aunque desde este punto de vista lastraba un verdadero control económico por parte hispánica del archipiélago, limitando el radio de acción comercial a una intervención intermediaria entre productos importados de distintas regiones de Asia y la plata americana, sin centrar esfuerzos en el fomento de la producción local, asumiendo Manila la imagen de una factoría comercial.

A esta cesión del control sumaba Ovando los estragos que ocasionaban las incursiones piráticas malayo-mahometanas del sur del archipiélago que con poco esfuerzo deshacían cualquier avance que pudiera tener la Corona más allá de Luzón y teniendo como puesto más avanzado el presidio de Zamboanga en la isla de Mindanao,

[719] Ibídem: ff. 35v.-36r.

al sur del archipiélago. Este perjuicio siempre se había mostrado recurrente a pesar de los grandes gastos que se hacían en armadas de castigo "y siempre nos quedamos en las mismas dificultades, y con los mismos embarazos"[720].

Estos eran los importantes condicionantes que exponía Ovando dificultaban la tarea de transformar económicamente las islas. Por un lado, la tierra no trabajada y ganada para aumentar sus rendimientos; y por otro, la derrota necesaria que había que infligir a esos enemigos musulmanes tan persistentes. Según la opinión de Ovando: "me parecía que esto no tendrá término, ni remedio hasta que el REY N.S. dé providencia de que venga tropa y oficiales a propósito que castiguen estos Moros, y les conquisten, y sujeten las Islas de Mindanao, y Joló que sirven de Padrastros, y nocivos vecinos a estas cristiandades"[721]. Esto suponía una intervención militar de mayores dimensiones que las practicadas hasta entonces por la propia gobernación y capitanía general de las islas filipinas. En el fondo los recursos limitados de las islas solo alcanzaban para financiar armadas de castigo que difícilmente podían retener posiciones y mucho menos controlar el territorio de las islas del sur. Por eso Ovando apuntaba a una implicación más directa de la Corona en la que se hacían necesarios más recursos con los que poder obtener de la guerra unos efectos duraderos ampliando el radio defensivo y de control del archipiélago en base a la conquista de Joló y Mindanao.

A esta fase debía seguir la del poblamiento con españoles peninsulares:

> […] mandando que vengan aquí algunas familias de Islas Canarias, de Cataluña, o de Galicia de todas artes, y de todos oficios como se ha practicado, y estila con las Islas de Barlovento del seno Mexicano para que como gente de trabajo, y de resistencia pueblen las Provincias más expuestas fomentando el comercio aumentándose las Artes, y laboreando las minas de lo que resultará que naveguen de unos a otros parajes hagan el comercio más pingüe, y el País más defensable. De esta suerte vendrán en pocos años a reducirse, y hacerse más temibles estas Ricas Provincias, y se conseguirá el que no tan solo se mantengan, y conserven, sin situado de la Nueva España sino que producirán mucho al REY.[722]

Ovando exponía prácticamente un panorama de revisión del paradigma del establecimiento colonial hispánico en las islas Filipinas. La dimensión de la

[720] Ibídem: ff. 36v.-37r.
[721] Ibídem: 37v.
[722] Ibídem: 37v.-38r.

transformación que desde el proyectismo se ha venido mostrando para las Filipinas quedaba desdibujada si no se atendían a las condiciones que el gobernador exponía. Si se quería llegar a esa fase de desarrollo productivo y aumento de recursos en las islas con los que estas no solo pudieran sustentarse sino que su abundancia proporcionara una utilidad importante a la Corona, primeramente se debían invertir recursos para poner a las islas en el estadio necesario de transformación económica que proclamaban los numerosos escritos y memoriales en los que la riqueza potencial descrita pudiera ser desatada y aprovechada con el máximo beneficio para los intereses hispánicos.

Así, concluía Ovando "que para esto se gastará mucho dinero, pero también es evidente que con este cultivo se cogerá fruto lo que tengo por imposible en él: y creo que con lo que se ha gastado de muchos años a esta parte se pudo haber concluido esta obra en los términos propuestos, y verse el estado con este cuidado menos teniendo asegurados estos Dominios."[723]

Este parecer contrastaba con las ideas que se recogían en los escritos procedentes de las islas por parte de Calderón Henríquez y Ricardo Bagge. Estos exponían que los recursos necesarios para mejorar el rendimiento económico de las islas podían obtenerse de estas. El establecimiento de un fondo para la Compañía, o Casa de Piedad en el caso del oidor, se compondría con la reunión de los caudales de vecinos y obras pías así que podemos pensar que desde esa perspectiva no habría un aumento de recursos previo, sino más bien una elección de dónde aplicarlos y cómo. Esto contrastaba con lo que decía el gobernador Ovando para quien el hecho de destinar mayores recursos en las islas debía ser un precedente para la preparación de una intervención económica y productiva diferente. En ese sentido, terminaba Ovando por añadir que "estas Islas no son capaces en el sistema presente por muchas líneas que se tiren y muchos discursos que se formen, de poderse mantener por sí solas unidas a los demás Dominios del REY sino se les aplican para conseguirlo mayores sufragios"[724]. Siguiendo este planteamiento, de poco podían servir los proyectos formulados hasta que no se atendieran los requisitos previos que se habían descrito.

Esa autonomía en el mantenimiento de las propias islas que se buscaba fue expuesta claramente por Ensenada en la instrucción reservada que entregó a Arandía. En el punto sobre la Real Hacienda de las islas el objetivo definido fue el siguiente: "y ahorrar a mi Real Hacienda la carga y perjuicio que sufre en la remesa de los situados

[723] Ibídem: 38r.-v.
[724] Ibídem: f. 38v.

anuales de Nueva España, privándose mi Real Erario de este ingreso, que en estos Reynos podría aplicarse a fines importantes de mi servicio, y útiles al bien común"[725]. La definición era clara para Ensenada, librar a las islas de la dependencia financiera de Nueva España[726] y disponer de esos recursos en la Península. Sin embargo, a pesar de que el situado era una partida importante para las Cajas de Manila como principal soporte de sus gastos militares y del servicio real es difícil pensar que tuvieran un peso importante junto al resto de caudales que se enviaban como remesas de Indias a la Península pertenecientes a la Corona.

No obstante, si esa era una expresión de Ensenada nos da una idea de la importancia que tenían para el secretario la recepción de los mayores recursos posibles procedentes de los dominios hispánicos. El hecho de que fueran calificados por él mismo como contingentes no los hacía menos apreciados, sino que lo que trataba de transmitir Ensenada era que la Corona no podía ligar su dependencia a las remesas en momentos de urgencia o mayor necesidad ya que estos se convertían en un condicionante demasiado importante en las decisiones de guerra como había sucedido en la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra en 1739. Algo que Ensenada pudo padecer desde diferentes responsabilidades, tanto como secretario del Almirantazgo como secretario de Marina e Indias, Guerra y Hacienda. Si la perspectiva que motivaba el proyecto reformista del marqués se basaba en la próxima guerra que estallase entre Inglaterra y Francia, donde España pudiera sacar el mejor partido, esto no excluía a las islas. Pensar que pudiera desligarse de la dependencia financiera de Nueva España hacía que una pequeña parte de los recursos hacendísticos americanos no se expusieran por el océano Pacífico. Evidentemente esto no podía hacerse sin el aumento de los recursos en las mismas islas. La cuestión clave era la que había planteado Ovando y, en ese caso, no podría romperse la cadena del situado en las islas.

No sabemos si el marqués sabía el componente o naturaleza de la composición de los situados novohispanos con destino a Filipinas[727], aunque por el contenido del fragmento de la instrucción reservada podemos pensar que sí. Posiblemente la perspectiva que se tenía de los mismos era que se trataban de unos caudales que escapaban de las cajas del Virreinato para enterrarse en Asia, pero esta solo era una parte, una apreciación poco detallada. En realidad la composición del situado era en su

[725] El fragmento completo de las instrucciones puede verse más arriba.
[726] Sobre el origen del situado filipino véase ALONSO, 2009: 272-279.
[727] Ibídem: 283-289.

mayor parte detraída de la fiscalidad aplicada al comercio del Galeón de Manila. Si esto era comprendido de la misma forma desde la Corte, podemos concluir que la idea del marqués era que el comercio transpacífico proporcionara a la Corona unos recursos que se quedaban en el Virreinato para ser retornados.

Durante las primeras décadas del comercio transpacífico la deducción fiscal hecha en Acapulco sobre dicho tráfico fue suficiente para la composición de los situados y el equilibrio de las cajas reales del archipiélago. Sin embargo, el aumento de los costes de defensa así como una serie de fraudes asociados al uso y manejo en la composición del situado hicieron que el principal aporte de este pasara de extraerse de esa exacción fiscal comercial a aportarse por la Caja Real de México, convirtiéndose en la principal provisora del situado. Curiosamente Ensenada no planteaba que esos recursos virreinales fueran gastados en Nueva España, sino que lo detraído de las cajas virreinales como concepto de ayuda a las islas pasara a enviarse a la Península.

Parte II. El proyectismo aplicado (1755-1759).

Fue difícil, a lo largo de toda la centuria, que la plasmación de las ideas de los muchos escritos que se produjeron tuvieran una proyección real tangible. Toda esta producción tuvo como objetivo mejorar tanto la posición económica de la Monarquía a nivel global como el impulso sobre alguna de sus partes y, junto a esa posición, la de aumentar los recursos hacendísticos en estrecha retroalimentación entre poder político y económico como despliegue de fuerza, presencia y reconocimiento de potencia mundial. Una situación difícil de lograr pero que se planteaba desde la reflexión, las discusiones y evaluaciones de oficiales, secretarios y consejeros del aparato administrativo y gubernativo hacia las decisiones reales, ministeriales y en una cadena descendente hacia los gobernadores. En muchas ocasiones los obstáculos fueron insalvables antes de que se diera la orden de aplicación y aun cuando salvaban este primer escollo, no menor, se topaban con la resistencia local de unos intereses creados desde hacía largo tiempo.

En el caso que nos ocupa de Filipinas hemos podido ver, en parte, cómo esa primera fase de evaluación cortesana parecía haberse solventado a favor de uno de los candidatos, por lo menos por parte del Consejo de Indias. Parece que Ensenada tuvo ocasión de ver los proyectos que remitió el Consejo para tener conocimiento de su contenido y ofrecer una última palabra al rey antes de determinar el seguimiento de un programa económico para las islas Filipinas. Esa capacidad ejecutiva se trasladó al gobernador de Filipinas Pedro Manuel de Arandía quien, en los años en los que ya el marqués fue apartado del poder, pero con unas instrucciones emanadas de la Secretaría de Marina e Indias cuando él todavía la ocupaba, se encargó de cumplir con esa aplicación y lo más interesante es que no solo prestó atención al proyecto de Ricardo Bagge, sobre el que se le pidieron averiguaciones por parte del Consejo, sino que revitalizó, en parte, lo que Pedro Calderón Henríquez había proyectado sobre el comercio interno de las islas y los gremios del Parián sin atender a órdenes directas de las instituciones peninsulares, propuesta que en su desarrollo estaba estrechamente relacionada con la expulsión de los sangleyes.

6.2. La Compañía de comercio y abasto de Manila 1754-1755.

Si en los apartados anteriores nos hemos ocupado con detalle de las propuestas del oidor Calderón, se debió a que fueron las más influyentes a la hora de intentar aplicarse en las islas Filipinas. Sería el gobernador Pedro Manuel de Arandía quien recogería ese impulso del oidor. No sabemos si hubo una influencia similar en el ánimo del antecesor de Arandía, el marqués de Ovando. Este, en su último año de gobierno, envió un esbozo de Compañía al marqués de la Ensenada en 1754. Para esto decía estar en contacto con un jesuita, quien podría ser el padre José Calvo según Ortiz de la Tabla[728]. No olvidemos que un año antes, en 20 de marzo de 1753, el religioso había fechado otro proyecto en México para la creación de una Compañía de comercio en Filipinas[729]. La Compañía en la que había pensado Ovando llevaría el nombre del Buen Fin y tendría un fondo de 200.000 pesos, divididos en acciones de 250 pesos cada una con el fin de facilitar la entrada a personas de cualquier condición. El proyecto sería revisado por el Cabildo secular a través de cuatro o más comisionados. Los objetivos que se buscaban con el establecimiento de esta Compañía sería interesar a los pobres e inhábiles en la industria personal; fomentar las labores; dar salida y distribución a los frutos y las manufacturas locales en todas las provincias de Filipinas y también en América; construir y armar las embarcaciones de la Carrera y establecer entre seis y ocho factorías y fortificaciones en las provincias[730].

Parece que nada de lo propuesto por Ovando separa a las diligencias que practicó el gobernador Arandía ese mismo año cuando se hizo cargo del gobierno de las islas. Es posible que retomara ese primer planteamiento de Ovando y lo hiciera suyo poco después, pero si eso fue lo que sucedió, Arandia recondujo todo el proceso de establecimiento quedando al margen tanto el fondo de los 200.000 pesos como el valor de cada acción.

Por decreto dado en Manila en 14 de noviembre de 1754[731] hacía saber el gobernador Arandía el arbitrio que había concebido para que de la situación resultante de la expulsión de los denominados sangleyes infieles no se derivaran graves consecuencias en el abasto de la ciudad ni perjuicios a los vecinos y habitantes de las islas en lo que respectaba a las tiendas de vareo[732] que hasta entonces tenían en su poder. Para prevenir una situación de ese tipo había formado el gobernador un plan con

[728] ORTIZ, 1974: 104-105.
[729] Sobre la Compañía del padre José Calvo RBPRM, Miscelánea, DIG II/2820, ff. 330r.-339r.
[730] ORTIZ, 1974: 105-106.
[731] Testimonio del expediente seguido para la formación de una Compañía de comercio año de 1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 1v.-3r.
[732] Con esta expresión se hacía referencia a las tiendas que abastecían a los vecinos de Manila y las islas.

la intención de informar a un grupo de vecinos y comerciantes principales precisados por su mérito y ciencia para que en una junta privada transmitieran al gobernador los inconvenientes que les suscitara. Y para deliberar con tiempo y ofrecer una mejor reflexión les hizo ver como necesario que se juntaran con los regidores y compromisarios del Comercio y en reunión de Cabildo secular propusieran los cambios que consideraran convenientes, enmendando o quitando, para la propuesta del gobernador. En la junta privada asistiría el oidor decano de la Real Audiencia de Manila Pedro Calderón Henríquez y presidiría la reunión del Cabildo secular en nombre del gobernador.

Esta designación no se hizo por casualidad, Calderón era uno de los ministros que con más seriedad se tomó el reordenamiento comercial y gremial en el caso de expulsar a los sangleyes no cristianos, además que por lo poyectado años atrás era una guía imprescindible para llevar el rumbo del proceso de activación de un plan que, si había estado en la mente del gobernador y había tomado la decisión de llevarlo a cabo, seguramente se hallaría en consonancia con sus ideas. O pudiera darse el caso, también, de la influencia que este funcionario hubiera podido ejercer sobre asesoramiento en materias de gobierno de este tipo.

El hecho de que fuera Calderón el oidor designado para presidir esas reuniones nos da una idea de la confianza que pudo depositar el gobernador en la propuesta que ya había definido años atrás el ministro y en el enlace que le ofrecía para encadenar el proceso desde la iniciativa de la gobernación y capitanía general hacia el Cabildo secular bajo su propia dignidad como miembro de la Real Audiencia y creador de esa idea de Compañía que había que adaptar a unos condicionantes para llevarla a cabo.

El medio propuesto se basaba en el establecimiento de una Compañía que canalizara el fomento manufacturero de las islas así como el de las cosechas de frutos y géneros que pudieran producir. Esta no dejaba de ser una aspiración común del proyectismo filipino, especialmente del atestiguado en la década de 1740 y emanado desde las mismas islas. Según el cómputo anual moderado de lo que producían los gremios del Parián se daba la cifra de 777.008 pesos de los que solamente se tomarían para la Compañía 376.800 pesos cuya procedencia era la siguiente[733]:

[733] Ibídem: ff. 3r.-4r.

Cuadro 3. Gremios que absorbería la Compañía de abastos.

Tiendas	Gremio	Consumo anual
21	Pesería de sedas y toda especie de este género	75.600 pesos
131	Mercaderes de mantas	157.200 pesos
12 (pantines)	Ropa de costa y "liencecillo"	144.000 pesos

Fuente: elaboración propia a partir de Testimonio del expediente seguido para la formación de una Compañía de comercio año de 1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32.

Sobre la base de hacerse la Compañía con estas tiendas y abasto, sin incluir el comercio a Acapulco, se aplicaría una tasa moderada de beneficio del 30% cargada sobre la primera compra que realizara.

Los tres gremios señalados no eran los nueve totales que había propuesto años atrás Calderón en su carta de 1745[734]: pesería, loceros, vejuqueros, sombrereros, mercaderes de mantas, tejedores de pañitos, cereros, chuchereros, pantines de ropa de cesta y liencecillo. Los cuales sumaban un valor anual de 480.970 pesos, que venía a representar más de la mitad del consumo en pesos de todos los gremios del Parián. Aún así, se ve que esos tres ramos concentraban la mayoría del valor del comercio incluido entre los nueve por lo que podemos decir que eran los géneros más importantes de los apuntados por el oidor para excluir a los sangleyes infieles de su administración y reunirlos en una compañía. Por tanto, podemos ver aquí una primera enmienda a la idea original de Calderón en su primera misiva sobre la Casa de la Piedad.

El capital empleado en la primera compra de la compañía sería de 290.000 pesos, el treinta por ciento añadido de las ganancias unos 87.000 pesos que sumaban en total 377.000 pesos. Con esta cifra anual haría frente la compañía a las siguientes cargas:

[734] Ver más arriba en este mismo capítulo, en la parte I.

Cuadro 4. Gastos anuales de la Compañía de abastos.

Cargas de la Compañía de abasto	**Valor (porcentaje, pesos)**
Alcabala del rey	8% equivalente a 23.000 pesos anuales
Dueños de los caudales	Pago del 10% correspondiente a 29.000 pesos anuales
Sueldos de los administradores de las tiendas, cuatro ubicadas fuera de la ciudad y una dentro. Cada una con escribiente	9.000 pesos anuales
Alquiler de una casa para las cuatro tiendas exteriores y vivienda de los factores	600 pesos anuales
La tienda interior se ubicaría en la casa del Cabildo secular, calle de Santo Tomás	200 pesos anuales
Cinco mozos sirvientes, uno en cada tienda	120 pesos anuales
A los cinco directores (responsables de las compras, el ajuste de las cuentas, de los factores y demás)	5.180 pesos anuales
Cuatro españoles como guardas celadores	1.200 pesos anuales

Fuente: elaboración propia a partir de Testimonio del expediente seguido para la formación de una Compañía de comercio año de 1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32.

Las cargas totales anuales serían de 68.900 pesos que restadas de unas ganancias de 87.000 pesos arrojarían unos beneficios de 18.100 pesos. Añadía el gobernador en estos cálculos una aclaración y era la estimación a la baja que había hecho sobre estos pues no dudaba que el consumo anual sería más alto ya que, advertía, solo en las provincias de Pangasinán, Pampanga, Tondo, Cavite y la laguna de Bay había numeradas 375.000 personas, de las que deducía un consumo anual individual de un peso por cada una de ellas. Anotando que en ninguna de las provincias nombradas se tejía ropa de ningún tipo y en las que sí se diera esa actividad la cantidad sería tan poca que no superaría el tercio

de lo que demandaban. De tal forma que con el menudeo del Parián era mucha la ropa que compraban en grueso y que se remitía a los alcaldes mayores y a los reinos de Joló y Mindanao[735].

A continuación de la exposición de las cifras hay una serie de puntos en los que precisaba el medio de expulsión de los sangleyes, la compensación ante un posible quebranto de la Real Hacienda y el alivio que supondría para los vecinos y la población indígena el establecimiento de la Compañía. Por el primero, una vez quitados a los sangleyes los gremios estos se verían sin su principal medio de subsistencia en las islas y si dos meses antes del monzón propicio para su salida a China se les quitara por el gobierno superior cualquier licencia de la que gozaran para comerciar en las provincias no tendrían ningún pretexto más por el que seguir en Filipinas que hasta se daría la solución de su embarque voluntario.

En el segundo, las cuentas de la Real Hacienda se verían compensadas con los 23.000 pesos de la alcabala y el tributo de los sangleyes cristianos que anteriormente formaba parte del ramo de las licencias generales que cesaría con la expulsión de los infieles. Y aunque pudiera parecer a algunos vecinos un exceso de gravamen la introducción de la alcabala en Manila, se hacía preciso para que la pagaran las tiendas de los alcaldes mayores y que esta no recayera sobre los particulares como estaba sucediendo. Además sería una mayor carga para el público que esta se repartiera entre las tiendas particulares donde habría más injusticias entre los cómputos de ventas pues no podía establecerse una aduana en la que se precisara qué tipo de géneros estaban destinados al comercio con Acapulco y cuáles para las tiendas de la capital y las provincias. Y por último, otra razón de su establecimiento como recurso necesario al mantenimiento de las islas se debía a la merma de la recaudación de tributos en las provincias de las Visayas, muy afectadas en los últimos años por las incursiones de los malayo-mahometanos, la reducción del ramo del almojarifazgo y la pérdida de las licencias generales por la expulsión de los sangleyes no cristianos.

Y tercero, no habría perjuicio a los vecinos que destinaran sus compras para Acapulco o las almacenasen para su consumo anual. Solo en el caso de los indios se miraría con más detenimiento su consumo, pues sería este el principal de la compañía, y la ganancia fijada del 30% no supondría tampoco perjuicio pues la compra a precio tasado no engañaba a los naturales como hacían los sangleyes en el Parián, situación

[735] Testimonio del expediente seguido para la formación de una Compañía de comercio año de 1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 4r.-5v.

similar a la que podría darse si se permitiera la libertad de venta a las tiendas y particulares[736].

Sobre la alcabala de los alcaldes mayores sugiere el gobernador que la "deformidad" de pagarla solamente estos y no el resto de comerciantes de las islas ha tenido como principal perjuicio que los frutos de la tierra quedaran estancados y mayormente perjudicada la población indígena, argumentando los alcaldes que como ellos solos pagaban alcabala únicamente tenían el derecho a comerciar. Y si no sucedía esto se daban otras irregularidades peores como era gravar a cada tienda de su jurisdicción una alcabala arbitraria. Para evitar estos y otros daños se quitaría a los alcaldes mayores el derecho de percepción de alcabalas y se les obligaría al mismo tiempo a comprar las ropas que necesitaran en la Compañía como cualquier otro individuo que quisiera comerciar en las provincias, así quedaría centralizado el pago de la alcabala y no se verían estancados los frutos de la tierra con el pago de la misma. De esta forma la Real Hacienda recaudaría los 3.000 o 4.000 pesos que en aquel entonces percibía por el concepto de alcabala de los alcaldes mayores[737].

Esto es más difícil de pensar de lo que de manera tan sencilla decía el gobernador porque, por un lado, resulta difícil creer que los alcaldes mayores se avinieran a esta nueva situación de la recaudación de la alcabala funcionando la Compañía como una especie de aduana central en Manila y, en segundo lugar, en caso de que aceptaran el gravamen sobre las ropas, existía la posibilidad de que buscaran algún modo de transferirlo indirectamente en sus tratos con los naturales de las provincias por lo que el peso de dicho pago acabaría recayendo sobre la parte de la población a la cual se quería aliviar y liberar parte de su comercio, como eran los frutos de la tierra del estanco que padecía con los alcaldes mayores. En cualquier caso, esa alcabala solo podría controlarse sobre las compras de ropas que hicieran a la Compañía y no sobre otros porcentajes que quisieran aplicar a los precios de otros productos. Aunque es posible que esto se previera ya que Arandía pensaba hacer de la Compañía un elemento de fomento productivo de los géneros y frutos de las provincias y su centralización y comercialización mediante esta por lo que se tendería a evitar esos perjuicios.

Aquí podemos ver el esfuerzo de Arandía por cumplir uno de los puntos señalados en la instrucción reservada como fueron las alcabalas y que tanto interesaba al marqués de la Ensenada. Sin embargo, el gobernador parecía apuntar a que la Compañía

[736] Testimonio del expediente…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 6r.-7v.
[737] Ibídem: ff. 7v.-8v.

era un instrumento necesario para que el impuesto pudiera aplicarse en las islas, así volvía de nuevo a enlazarse la cuestión de su aplicación sobre un condicionante económico como se había estipulado por Bagge, aunque no de forma similar. Más bien, se aproximaba a una condición organizativa del comercio, mediante la Compañía como podemos ver, que sobre la base de una decisión en materia económica sobre el fomento de una serie de cultivos y los resultados que de estos pudieran obtenerse.

Para dar principio a la Compañía debería el gobernador poner el mayor empeño en convencer a los vecinos y asegurarles el cuidado que se pondría en la gestión de los caudales que bajo ningún concepto se destinarían a otros fines que los definidos por la Compañía y para hacer extensiva la participación al mayor número de vecinos, no únicamente a los principales y acaudalados, el precio de las acciones se fijaría en 500 pesos cada una, con la posibilidad de adquirir medias acciones. Y así, aunque los primeros capitales reunidos no superaran los 80.000 pesos sería suficiente para tomar el ramo de las sedas o "liencecillo" para que, observando el modelo de su administración, anime a más participantes a poner sus caudales en la Compañía.

Este capital de los accionistas estaría asegurado con los retenes de las obras pías y las capellanías y conventos, que podrían tomarse por el pago del 5%, dinero procedente en el caso de las obras pías de terceros y cuartos riesgos. Además se permitiría su pronta devolución en caso de que pudieran necesitarlo porque desde esta fecha hasta junio de 1756 no les hacía falta, pues llegado el navío el *Filipino* sabían si al año siguiente necesitarían dichos retenes porque pagados los principales dados a corresponder no necesitarían de los retenes para el riesgo siguiente. Con la previsión anual de esta financiación podría conocer la Compañía la situación con margen suficiente. Contando con el abrigo de las obras pías, capellanías y conventos decía el gobernador que no habría problemas a la hora de reunir el capital necesario como para poner a un mismo tiempo todas las tiendas y aun con la mitad del principal podrían surtirse debido a que los géneros de China se compraban en enero y febrero pero su pago no se hacía efectivo hasta junio o julio cuando los champanes retornaban. Procedimiento seguido igualmente con los extranjeros que venían de la Costa[738] a Manila, realizando las compras por agosto y septiembre y no pagando hasta febrero, cuando salían. Así, de doce meses al

[738] Esta expresión hacía referencia a las costas de la India, concretamente es posible que se refiera a la costa de Coromandel.

año durante cinco de ellos se realizaba el comercio con caudal ajeno y en los siete restantes era necesario aprontar dinero[739].

En cuanto a la dirección, si bien se quería abrir la participación cuanto fuera posible, nótese que no se especificaba una cifra completa como capital constitutivo o fundacional de la Compañía, sino que podemos decir que se trataba de una "Compañía abierta". Esta recaería sobre los vecinos-comerciantes más distinguidos o de mayor peso en la vida municipal y comercial de Manila. Los cinco nombrados fueron: el marqués de Montecastro, José Memije, Andrés Blanco, Blas Castrillón y Juan Infante a quienes se les facultaba para nombrar a los factores y sirvientes que consideraran de su mayor satisfacción y confianza[740].

Los 18.100 pesos que, calculados como beneficio obtenido por la Compañía en un año de actividad, quedaban para libre disposición se utilizarían como capital de inversión y pagos compensatorios a la Ciudad de Manila por sus bienes de propios, como habían realizado los gremios del Parián anteriormente. Por tanto, con ese beneficio constituido en fondo de la Compañía, esta lo aplicaría en la compra de barcos con los que hacer por su cuenta el comercio externo, especialmente para establecer una actividad mercantil directa con el puerto de Lanquín, en la costa de China, donde adquirir las mantas lanquines y otros productos que de aquel puerto se llevaban a Emuy y que posteriormente transportaban los champanes hasta Filipinas lo que aumentaba su precio cuyo margen de intermediación podría traducirse en un beneficio directo para la Compañía accediendo a los destinos donde se producían, "y este lucro aumentará a los accionistas sobre el diez por ciento referido".

Este fondo también debería emplearse en el fomento de los tejidos de algodón, de tal forma que, una vez formados los camarines con sus telares y los maestros para enseñar a hilar y tejer, se transportara hasta la capital el algodón en rama con la esperanza de que en unos pocos años se pudiera tejer en las islas toda la ropa de algodón que consumían los indígenas y que de esta producción se derivara una mayor retención de plata en Filipinas. Si no se desarrollaban actividades productivas de este tipo no se cambiaría el estado de las islas por mucha plata que trajeran los galeones. Y sobre los frutos que se llevaban de las provincias como el sibucao, concha, nácar, balate, carey, cueros, siguey[741], cera, tapa, nido, oro y azúcar se daría noticia en las provincias de que,

[739] Testimonio del expediente…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 10r.-11v.
[740] Ibídem: ff. 11v.
[741] Caracolillos apreciados como un tipo de moneda.

una vez entregados a la Compañía, se les pagaría por ellos el precio que se tasara, incluyendo algo de lucro para que los productores pudieran costear su trabajo y la Compañía no tuviera pérdidas, pero se les permitiría vender sus géneros libremente de tal forma que no les era obligado acudir a esta en caso de tener una mejor oferta por sus productos. No obstante, si no hallaran un mejor comprador siempre podrían vender a la Compañía a los precios tasados, medida con la que se quería alentar a los naturales de las provincias a dar salida a sus frutos con el seguro de disponer de la Compañía como último recurso[742].

Esto quizá guardaba una intención detrás como era desplazar el control de esos productos de los alcaldes mayores hacia la Compañía con el fin de conocer esas redes del circuito económico interno y posiblemente conocer y alentar esa riqueza interna de las islas que tantas opiniones contradictorias producía, estimada por los proyectistas y desdeñada o apenas mencionada o muy poco valorada por las voces isleñas, defensoras de unos intereses concretos.

Es posible, que en términos más realistas, el fondo con el que se proponía cubrir estos costes iniciales de fomento de la actividad transformadora de las materias primas, la manufactura textil, y la salida comercial de los géneros y frutos de la tierra, de lo que cabría esperarse el aumento de su cultivo, fuera demasiado corto como para abarcar directrices que en relación a esos recursos parecerían ambiciosas. Aunque no lo explique de forma explícita podemos deducir que la inversión en los camarines para la producción textil de algodón permitiría reducir la cantidad que cada año destinara la Compañía a comprar ropas bastas provenientes del exterior por lo que de esa manera el fondo resultante para la inversión podría aumentarse poco a poco. Pero a pesar de que esto pudiera verificarse, sigue siendo llamativo que con una cantidad básica de 80.000 pesos pudiera la Compañía comenzar su andadura y que de un beneficio neto resultante de 18.100 pesos en el primer año pudiera poner en marcha esa ambiciosa reinversión.

6.2.1 Las deliberaciones de la Ciudad y Comercio de Manila sobre la propuesta del gobernador.

En 25 de noviembre de 1754, presentes el Consejo, Justicia y Regimiento y los compromisarios del comercio de Manila tuvo lugar la reunión de Cabildo secular con la

[742] Ibídem: ff. 8v.-10r.

presencia también, por orden del gobernador, del marqués de Montecastro, Antonio González Quijano, Juan Infante de Sotomayor, Gregorio García del Valle, José Ruiz, Martín de Aranzana y Jaime del Prado. Por superior decreto presidía, en nombre del gobernador, el oidor decano de la Real Audiencia y alcalde del crimen Pedro Calderón Henríquez con el fin de tratar un punto que quedó pendiente en la anterior reunión del Cabildo sobre el establecimiento de la Compañía y la fábrica de ropas, asunto en el que también el oidor-presidente debía conferenciar y votar[743]. En este caso, Calderón no era un mero eslabón institucional entre el Cabildo secular de Manila y la Real Audiencia, sino que el gobernador le confería un papel destacado en la gestión de la creación de la Compañía y consideraba su opinión como proyectista y reformista de las islas. Además de esta presidencia, la incorporación de otras personas por orden del gobernador a la reunión del Cabildo pudo suponer una forma de presionar o evitar que la municipalidad diera una respuesta poco grata a los intereses que guardaba Arandía pues entre los que se habían incorporado a la reunión por orden suya figuraban dos de los apuntados como directores de la Compañía: el marqués de Montecastro y Juan Infante. Probablemente se trataba de una facción de apoyo a las ideas del gobernador sin la cual no podría doblegar la voluntad de las opiniones contrarias de algunos miembros del Cabildo.

El primero en tomar la palabra fue el alcalde Domingo Gómez de la Sierra quien mediante su voto expresó que la alcabala del 8% que quería establecerse mediante la Compañía debía ser entendida no como un impuesto permanente, sino como un equivalente gracioso con el que contribuyen los vasallos al rey por la quiebra del ramo de las licencias generales de los sangleyes infieles y que en caso de que la Compañía se extinguiera lo hiciera de la misma forma la alcabala excepto que el rey dispusiera lo contrario. Y para ayudar al mejor inicio de la Compañía se viera esta libre por el primer año de hacer frente a ese gravamen.

El alguacil mayor José Antonio de Memije y Quirós expresaba en primer lugar el no poder hacerse cargo de la dirección de la Compañía, como había propuesto el gobernador, "por lo quebrantado que se halla de fuerzas". Respecto a las condiciones que se habían estipulado para formar la Compañía expresaba que debía incluirse una más y era que se guardara la posición que los sangleyes cristianos habían tenido hasta aquel momento en el comercio. Estos, radicados por mucho tiempo en la tierra, tenían pantines y se ocupaban en enviar sus caudales a China para emplearlos en mercaderías

[743] Ibídem: ff. 12r.-13r.

que comerciaban en las islas, y lo mismo hacían con los caudales de los vecinos de Manila, además actuaban como enlace necesario entre los chinos llegados en los champanes donde recibían a estos y sus cargazones en sus pantines. Actuaban como corredores e intérpretes en las ventas, tanto para el gasto del Parián como para la carga de los navíos. Por ello, se debía conservar a estos y sus pantines para que los que llegaran al comercio no tuvieran una situación extraña y fuera fácil el entendimiento y negociación con los españoles. Y en el caso de que se les prohibiera el trato a los sangleyes cristianos tal y como lo han realizado hasta aquí habría de hacerse con tal conformidad que tendrían libertad de venta de todos los géneros pertenecientes a la carga de los navíos a quien quisieren, y los demás géneros de ropa para el gasto del Parián los hayan de vender a la Compañía en los precios ajustados salvo las menudencias del consumo propio, las religiones y los vecinos, sin sobrepasar ese ámbito de consumo.

Aconsejaba Quirós que durante los primeros cuatro años estuviera libre la Compañía de cualquier tipo de pensión hasta estar bien asentada y en cuanto le fuera posible destinara caudales para poner en funcionamiento los telares y fábricas de ropas de algodón de las islas. Pasados esos cuatro años, contribuiría al rey con la cantidad que se ajustara o que fuera conveniente en función de su actividad entendiendo esta retribución como recompensa por el ramo de licencias y los propios de la ciudad de Manila por las pérdidas que hubieran sufrido. En este caso también, aunque sin mencionarlo, no hay una aceptación clara sobre la aplicación de la alcabala limitándose a hablar en términos de recompensa y siempre sujeta a la coyuntura de la Compañía una vez superados esos cuatro años de período inicial.

Pedro Ortuño de León se conformó con el voto de Quirós al igual que Juan Ignacio de Monterroso, José Ruiz y los sangleyes pantineros[744]. Siguieron el parecer del alcalde Gómez de la Sierra, el marqués de Montecastro, el alcalde provincial Antonio Díaz Conde, Antonio González Quijano, Tomás Gómez de Angulo, José Rodríguez de Hortigosa, Juan Infante de Sotomayor, Pedro Zacarías Villarreal, Sebastián de Aramburu, Santiago de Orendain y Juan Antonio de Mijares. Este último añadió que el indulto de la alcabala se aplicara por dos o tres años[745].

Martín de Aranzana se mostró más preocupado por la fase fundacional de la Compañía, concretamente por la cuestión del fondo principal con el que debería

[744] Eran estos los sangleyes cristianos que poseían tienda para abastecer la ciudad.
[745] Ibídem: ff. 14v.-16v y 18v.-19r.

establecerse, pues recordemos que en la propuesta hecha por el gobernador no se daba una cantidad concreta. Decía Aranzana que para su estabilidad y formalidad era necesario reconocer y saber qué fondos podrían juntarse antes de dar el paso de establecimiento y en su opinión este no requeriría menos de 600.000 o 700.000 pesos que desgranaba de la forma siguiente:

Cuadro 5. Fondo propuesto por Martín de Aranzana para el establecimiento de la Compañía de abastos.

Cantidad (pesos)	**Concepto**
300.000 pesos	Intereses que montan los sangleyes del Parián
1.000 pesos	Compra de lo necesario a los extranjeros que estaban por salir y los champanes que llegarían de China, de ambas partes se proveerían las tiendas para abastecer a la ciudad y al resto de las islas durante un año.

Fuente: elaboración propia elaboración propia a partir de Testimonio del expediente seguido para la formación de una Compañía de comercio año de 1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32.

No sabemos si el resto de la cantidad expresada, unos 299.000 o 399.000 pesos, serían un fondo de reserva ante cualquier contingencia que tuviera que afrontar la Compañía. Aranzana no dio más detalles al respecto.

Para tener este conocimiento habría que nombrar sujetos interesados en la Compañía que buscasen y averiguasen dónde y cómo dar con la cantidad necesaria y una vez obtenida esta información pasarla al gobernador junto con el parecer de la Ciudad y Comercio y el resto de señores agregados y si por aquellos sujetos nombrados se viera con seguridad que la fundación de la Compañía sería imposible tome el gobernador en consideración la opción de, con el fin de proseguir en la expulsión de los sangleyes infieles, proceder a evaluar las mercaderías que estos tuvieren y que los

vecinos, mestizos y naturales, que quisieran poner tienda pública las puedan adquirir para su venta.

De esta forma creía Aranzana que el gobernador podría tener una cantidad suficiente como para no ver perjuicios en la decisión de continuar con la expulsión de la población china de las islas como en el de no poder cubrir el hueco que dejaran y a su vez en el mismo proceso de expulsión contribuyan lo que deban, satisfaciendo el ramo de licencias. Probablemente, por lo expuesto en este punto, Aranzana había considerado ese margen en la cantidad fundacional de la Compañía previendo un desequilibrio por el ingreso de las licencias que tendría que ser cubierto. Un último voto, el de Jaime del Prado, y al que se unió Agustín Pedro de Aguirre, abogó por dejar el comercio libre[746].

Que este término no lleve a engaño, seguramente no pensaría en liberalizar el comercio interno de las islas y abastos de Manila a cualquier interesado en él, sino que el régimen gremial que antes disfrutaban los sangleyes no cristianos pudiera cubrirse con todos aquellos dispuestos a participar en él, ya fueran españoles, naturales, mestizos o sangleyes cristianos, pero bajo las normas corporativas propias de la relación entre comercio y Cabildo del Antiguo Régimen y con unos precios regulados por arancel. Y con ello se refería al rechazo de la implantación de la Compañía a la que consideraría una fórmula demasiado cerrada en el ejercicio de ese comercio libre.

Prevaleció el parecer del alcalde Gómez de la Sierra al reunir el mayor número de apoyos dando por concluido esta reunión el 9 de diciembre de 1754[747]. Esta consulta se pasó a manos del gobernador quien por decreto de 12 de diciembre resolvió que para dar comienzo a la empresa y reunir los fondos necesarios se comunicara la resolución a los comerciantes, vecinos y naturales de las islas para que cada uno se interesara en la Compañía adquiriendo las acciones que quisiera sin constituir impedimento ningún cargo político ni militar. Este permiso también estaba recogido en la Real Cédula de 7 de agosto de 1747 para el establecimiento de la Compañía de las Reales Fábricas y Comercio de San Fernando de la ciudad de Sevilla y siguiendo esta pensaba en la conveniencia resultante que podía darse con la participación de sujetos condecorados y ministros de mayor graduación quienes con su ejemplo animaran a los demás a conseguir el fin que se proponía con la Compañía. Pero con la condición de que los

[746] Ibídem: ff. 17r.-18v.
[747] Ibídem: ff. 19r. y 20r.

ministros reales interesados no tuvieran voto en las juntas de accionistas aunque podrían ceder este a otros participantes que pudieran ejercerlo en dicha Compañía[748].

6.2.2. Formación y Ordenanzas de la Compañía.

El gobernador Arandía, cumpliendo con el decreto antecedente, convocó en junta de comercio el 7 de febrero de 1755 a los comerciantes y vecinos principales de Manila para que se interesaran en las acciones de la Compañía y dar a esta su primer establecimiento. Los nombrados a este fin fueron Pedro González de Rivero (marqués de Montecastro), Andrés Blanco Bermúdez, Antonio González Quijano, Juan Infante de Sotomayor, José Antonio de Memije y Quirós, Blas Castrillón Casariego, Fernando de Mier y Noriega, Pedro Ortuño de León, Sebastián de Aramburu, José Velasco, Fernando Calderón, Martín de Aranzana, Gregorio García del Valle, Jaime del Prado, Manuel Peredo, Juan Solano, Luis del Villar Gutiérrez y Antonio Piñón[749]. No sabemos hasta qué punto se mostraban todos los concurrentes conformes con el dictamen al que se había llegado para la Compañía, o si pensaban que la actuación del gobernador en todo este asunto había llegado hasta cierto grado de despotismo.

Todos los miembros de la junta adquirieron acciones de la Compañía. La cantidad mínima fueron dos acciones y entre los que se hicieron con mayor número estaban el gobernador Pedro Manuel de Arandía, el oidor Pedro Calderón Henríquez y Antonio González Quijano con doce acciones cada uno; Blas de Castrillón y Casariego y José Antonio Memije y Quirós con ocho acciones; el marqués de Montecastro con veinte, las mismas que Andrés Blanco Bermúdez; y Juan Infante Sotomayor con diez acciones. Entre estos mayores accionistas estaban los propuestos por el gobernador para la dirección del proyecto y, junto a los asistentes a la junta, copaban el mayor número de acciones. Pero no faltaron otros que también aportaron al fondo de la Compañía: Domingo Gómez, Tomás Gómez de Angulo, María Ana de la Cruz, el Colegio Real de Santa Potenciana, destacado accionista con ocho, Juan de la Sierra, Antonio Díaz Condes, José Hortigosa, Santiago de Orendain, Miguel de Palencia, Juan de Araneta, Juan de Aristoarena, Francisco Javier Pisón y Simón Carranza[750].

[748] Ibídem: ff. 21r.-v.
[749] Ibídem: ff. 22r.-23r.
[750] Ibídem: ff. 23r.-24v.

En total sumaban ciento cincuenta y tres acciones con un valor de quinientos pesos cada una lo que en conjunto daban a la Compañía un fondo de 76.500 pesos. Esta era una cifra muy reducida, sobre todo si tenemos en cuenta que el capital para la primera compra de la Compañía que había propuesto el gobernador Arandía era de 290.000 pesos. Sin embargo, todavía quedaba el recurso a los depósitos de las obras pías, arbitrio del que había hecho mención antes de pasar a disposición del Cabildo secular de Manila el proyecto para su consulta. De la Mesa de la Santa Misericordia pudo contar con 100.000 pesos y de la Orden Tercera con 30.000[751], sumadas estas cantidades a la de las acciones daban un total de 206.500 pesos, cifra que seguía sin alcanzar la cantidad estipulada para dicha primera compra. No es que estuviera lejos de la primera marca propuesta por el gobernador Arandía, sino que se encontraba mucho más distante de lo que Martín de Aranzana había expresado en su voto en reunión de Cabildo secular.

La reunión de caudales en el nacimiento de una compañía de comercio siempre había sido un paso difícil. La que podemos considerar de más éxito como la Guipuzcoana de Caracas no fue ajena a esta situación. Habría que considerar que estos interesados eran destacados comerciantes con importantes intereses en el Galeón de Manila, así que tampoco tendrían un gran empeño en invertir en la Compañía grandes cantidades si les resultaba más lucrativa la actividad transpacífica. Sería difícil desviar importantes cantidades de pesos, tradicionalmente invertidas en una actividad mercantil secular entre Manila y Acapulco, para enfocarlas en el comercio de abastecimiento de las islas, sustitutivo, parcialmente, de la práctica de los sangleyes. Y aunque se asegurara un menor riesgo en la actividad de la Compañía de abastos, esta era una condición que aún estaba por comprobar aunque pudiera ser menor que en la Carrera del Pacífico; por eso la inversión en esta se haría con cierta prevención. Siendo destacable que los participantes serían importantes personajes de la comunidad española de Manila y los de caudal propio que, como advertía Calderón Henríquez en su segundo memorial cuando hablaba del comercio del Galeón, eran estos muy pocos, ya que apenas superaban la decena los que participaban con sus propios recursos.

Podemos decir que el capital sobre el que se pretendió dar pie a la Compañía no pudo alcanzar las expectativas que se tenían de su comienzo. Por lo que saltaba a la vista la debilidad formativa con la que nacía la Compañía y las complicaciones que esto

[751] Ibídem: f. 24v.

podía conllevar. No podemos asegurar que los comerciantes y vecinos actuaran con una deliberada pasividad en este proceso de reunión de capitales y constitución de la Compañía, aunque es cierto que el grupo que superaba las ocho acciones por persona era muy reducido.

En cuanto a la dirección, ya mencionamos cual fue la idea del gobernador al respecto, pero con motivo de convocar la junta de comercio se trató también ese punto. Por votos, los elegidos fueron el marqués de Montecastro, José Antonio Memije, Juan Infante de Sotomayor y Gregorio García del Valle. Aparte de estos cuatro fueron elegidos una serie de supernumerarios: Blas José Castrillón, Martín de Aranzana, Fernando Calderón y Luis del Villar Gutiérrez y por último fue nombrado también un contador-tesorero, Juan de Araneta[752]. Respecto a la primera idea del gobernador Arandía sobre la dirección de la Compañía era que Blas José Castrillón, al principio miembro integrante de la dirección, pasaba a ser supernumerario y si en origen esta iba a estar compuesta por cinco miembros ahora se había reducido a cuatro desapareciendo el nombre de Andrés Blanco Bermúdez, quien tampoco figuraba entre los supernumerarios.

Los asistentes a la junta, una vez hechos los nombramientos para la dirección de la Compañía, se mostraron conformes y unánimes en dar poder a los directores para que en su nombre dirigieran y se hicieran cargo de las compraventas de la Compañía, del nombramiento de los factores y oficiales necesarios, y de la administración sujeta a unas ordenanzas que se deberían elaborar. Y finalmente, de manera más extensa, expresaban su acuerdo para que pudieran solicitar los fondos necesarios tomados a censo, o intereses pupilares del 5% de las cantidades necesarias de las capellanías menores, comunidades eclesiásticas y de cualquier otra persona, así como de las obras pías cuyos caudales se destinaban al comercio marítimo de la Casa de la Santa Misericordia y de la venerable Orden Tercera de San Francisco, como de otras partes.

De las cantidades que estos directores pudieran recibir al 5% otorgarían recibos jurídicos con la obligación de asegurar los principales y los réditos con el importe de las acciones manifestadas, el derecho de comercio privativo de los géneros referidos concedidos a dicha Compañía y todos los efectos que poseyera en sus tiendas y almacenes. Y para cumplir con el porcentaje correspondiente a las obras pías se obligarían a devolver las cantidades que precisaran a tiempo oportuno avisando con

[752] Ibídem: f. 25r.

cierta anticipación, y en caso de que las obras pías no quisieren dar sus caudales al 5% los podrían tomar en calidad de acciones con el riesgo de las demás de la Compañía pero por tiempo limitado. Los poderes otorgados a la dirección eran sin limitación alguna[753].

Esta cuestión no estaba exenta de complejidad, pues en último término daba potestad a la dirección de la Compañía a suplir la financiación que esta necesitara sin contar con el acuerdo de las instituciones pías no ya en el uso de aquellos principales que no se empleaban en ningún tipo de negociación, sino que esto podía significar un desvío de dicha financiación desde una actividad más tradicional, y de mayores rendimientos a pesar de los riesgos, como era el comercio del Galeón hacia el comercio interior de tejidos en Manila y las provincias. Probablemente esta idea no jugara muy a favor de los intereses de la Compañía y tampoco sabemos cómo actuarían ante esa disyuntiva los directores y accionistas más interesados cuando ellos también eran destacados cargadores en el comercio del Galeón de Manila. Llama la atención que, a pesar de que en la propuesta del gobernador se había definido a la Compañía en un marco de actuación concreto, estos, los miembros del Cabildo secular y compromisarios del Comercio, no hubieran sacado a relucir el comercio de Acapulco con Manila, ya fuera a la hora de conjugar ambos intereses mercantiles o defender uno por otro.

El siguiente paso para culminar la constitución de la Compañía fue elaborar las ordenanzas que regirían su administración, organización y actividad. En el preámbulo de estas se hacía constar que la Compañía tomaría a su cargo "las tiendas de géneros de lino, lana, algodón y seda que sirve para el abasto y consumo de los naturales y habitantes de estas Islas y otras adyacentes […], con el gravamen solo de un treinta por ciento por todo costo sobre las primeras compras". Esta quedaría bajo el patrocinio de Nuestra Señora del Rosario y de la real protección del gobernador y capitán general de Filipinas "que al presente es y en adelante fuere"[754].

El borrador de estas ordenanzas contenía 34 puntos en total. Por el segundo se estipulaba que cualquier tipo de compraventa de los géneros mencionados fuera o al margen de la Compañía quedaba totalmente prohibida. Solo se permitía una actividad paralela a esta, en el punto cuarto, si se hacía el cargo de la ropa para el abastecimiento particular de una casa, e incluso en el momento del despacho de la nao a Nueva España podrían comprarse los tejidos y lienzos necesarios para su consumo, pero no podría

[753] Ibídem: ff. 25v.-27r.
[754] Ibídem: ff. 27v.-28v.

venderlo a terceros ni remitirlo a las provincias. En el punto anterior, el tercero, es donde se expresaba el voto que dio el alguacil mayor José Antonio de Memije y Quirós pues por este se aseguraba que la venta de los géneros y mercaderías para cargar en el Galeón y cuya costumbre era la de comprarlos en los almacenes y pantines de los chinos y otros extranjeros quedara en "la misma franqueza y fortuna".

Estas disposiciones vinieron a completarse con los puntos doce, trece y catorce de las ordenanzas en los que la extracción y venta furtiva en las provincias conllevaba la pena de declarar por perdidos los géneros para el infractor y la requisa de la embarcación o animal de carga que utilizara. Para entender en estos asuntos privativamente podría nombrar la Compañía un juez conservador en esas causas aplicando las terceras partes correspondientes como se practicaba en los ramos de la Real Hacienda. Extendería sus competencias a todas las cusas civiles y criminales que dimanaran de la actividad de la Compañía, dejando las apelaciones para la Real Audiencia; por último, completaría un dispositivo de vigilancia nombrando guardas-celadores en las barras y caminos para que reconocieran si las embarcaciones o animales de carga que transportaran tejidos a las provincias eran de la Compañía o no. Y sobre las porciones pequeñas de uso propio no se exigiría ningún pago para la Compañía[755].

En estos puntos quedaba claro la delimitación de las esferas comerciales entre la Compañía y la Carrera del Galeón, la primera para el mercado interno y la segunda para el externo. En el punto quinto se decía que si el fondo de la Compañía no fuera suficiente para abarcar todo el abasto esta podría tomar el ramo o los ramos que le pareciese. Es decir, podría abrir sus opciones comerciales a otros géneros con el mismo carácter exclusivo que se aplicaba en el caso de los tejidos[756].

Los siguientes tres puntos hacían referencia al reparto del beneficio producido por el recargo del treinta por ciento sobre la primera compra. El 8% correspondería a la compensación o equivalente respectivo por el ramo de las licencias generales que contribuían los sangleyes. El 22% restante se aplicaría en el reparto que debía hacerse a los accionistas al final de cada año del 10%; el 12% restante sería para el pago de salarios y otros gastos de administración. En caso de que estas dos partes estuvieran cubiertas y hubiera sobrante este sería para el fondo de la Compañía.

[755] Ibídem: ff. 29r.-30r y 32v.-33v.
[756] Ibídem: f. 30r.

Un fondo creado con el propósito de que pudieran tejerse en las islas todos los géneros de algodón, "comenzando por los más ordinarios", que consumen los indígenas. Señalaba en este punto la ordenanza, el octavo, que la producción de estos tejidos por esta parte de la población se había visto lastrada por los instrumentos que utilizaban para la confección del algodón y que este, pese a darse en abundancia, no permitía a los que lo trabajaban satisfacer la demanda ni proveerse de los necesarios para su consumo ya que no tejían en telares, sino que utilizaban unas cañas que elevaban el coste del producto. Pero por el momento solo se les pediría sembrar algodón, recogerlo y limpiarlo y que el producto en rama quedase para la compra de la Compañía a la tasa de la provincia. Para ello enviaría la Compañía a sus representantes a las provincias de mayor producción algodonera acompañando esta extensión de la Compañía sobre el ámbito productor con una serie de disposiciones emanadas desde el superior gobierno para que los alcaldes mayores y doctrineros se responsabilizasen del trabajo de los indígenas en el cultivo y siembra de dicho algodón "que siendo como es tan fácil y de poco trabajo pues se siembra por noviembre, y se recoge por marzo siguiente, sin otra labor más que separar la semilla del copo, no se duda que con la buena paga abunde"[757]. El décimo punto recogía el establecimiento de camarines extramuros de la ciudad de Manila donde:

> los maestros que actualmente hay se soliciten enseñen a hilar a torno y a tejer en telares, no solamente a la mucha gente ociosa que hay en estas sino a las personas que se atraigan a este fin de las provincias más distantes para que volviendo a ellas enseñen a otros a hilar a torno, y se consiga por este medio traer el algodón hilado con que se ahorran gastos en la condición, y para que acostumbrados a tejer en telar introduzcan su uso en las Provincias.[758]

Los principales accionistas podrían dejar en la Compañía los intereses anuales así como otras cantidades si lo quisieran para adquirir más acciones, con preferencia a nuevos miembros, y contarían igualmente con el privilegio de mantener el lucro anual del 10% aunque se produjera un accidente que obligara a reducirlo no considerándose en esta cuestión a las primeras acciones. Estaría libre la Compañía del pago de almojarifazgo por la importación de los productos que necesitare para el abasto de Manila y las

[757] Ibídem: ff. 30r.-31v.
[758] Ibídem: ff. 31v.-32r.

provincias, de la misma forma que este tampoco se aplicaría en los frutos de la tierra que extrajera, pudiendo enviar sus barcos o balandras a las costas asiáticas como lo han venido practicando los vecinos de Filipinas. La alcabala dejaría de cargarse sobre los alcaldes mayores excepto en los géneros que compraran a la Compañía, y a excepción de los comestibles, no se gravaría sobre los demás frutos para que se fomentara su extracción. Así el comercio de las provincias quedaría más libre y sin el perjuicio de pagar una alcabala arbitraria a dichos alcaldes mayores quienes estancaban este comercio como únicos compradores y vendedores[759].

Vemos aquí reflejada la cuestión de la fiscalidad que debatía el Consejo de Indias cuando examinaba el proyecto de Ricardo Bagge, haciendo en este caso de la Compañía un refugio de leve presión fiscal como fomento de la producción local e instrumento del aumento de las exportaciones de las islas. No sabemos si fuera de este marco el gobernador Arandía se mostraría decidido a aplicar el almojarifazgo tal y como estipulaban las leyes de la *Recopilación de leyes de Indias* de 1680 y que decía el Consejo que no se habían llevado a efecto por los gobernadores anteriores.

Para estimular a los naturales de las islas al cultivo y recogida de los frutos de estas con la finalidad de exportarlos y que supieran que no les faltaría comprador, pues en última instancia sería la Compañía la que ejercería ese papel, se confeccionaría por los directores una tasa moderada para la compra de dichos productos que se remitiría a las provincias, pero advertidos de que tendrían libertad para venderlos al mejor comprador. Entendiéndose que esta función que realizara la Compañía lo haría en base a los fondos que le quedaran. Y por el tiempo de dos años, contando desde la apertura de las tiendas, no pagaría la contribución del 8% para la buena marcha del proyecto en sus comienzos[760]. De los puntos veinticinco a treinta y dos, ambos incluidos, se describen las operaciones a desempeñar por la Compañía y los empleados responsables de estas[761].

Por el punto treinta y tres se estipulaba que la Compañía tenía que pagar anualmente 1.500 pesos como cifra equivalente a lo percibido de las tiendas que ocupaban los sangleyes en el Parián por dichos ramos según lo resuelto por la Ciudad y Comercio de Manila en 1732 cuando trató de quitar esas tiendas a los sangleyes. Esta cifra se debería posiblemente a la del alquiler y estaría al margen del porcentaje

[759] Ibídem: ff. 35r.-v. y 37r.
[760] Ibídem: ff. 37v.-38r.
[761] Ibídem: ff. 38r.-45v.

compensatorio por las licencias. En el siguiente, el treinta y cuatro, que pone fin a las ordenanzas de la Compañía, se advertía que en ningún caso ni circunstancia podría valerse el gobernador de Filipinas del caudal de la Compañía por vía de préstamo a las cajas reales, ni tampoco como donativo ni otro título o pretexto "porque en cualquiera ejemplar se intimidan los accionistas, retiran sus caudales, y se trunca toda la armonía que estriba en la fe pública más necesarias en materias de comercio que en otra alguna.". Estas ordenanzas fueron aprobadas en junta general de accionistas en Manila el 13 de febrero de 1755, con la opción de poder cambiarlas cuando lo creyeran conveniente[762].

Cuatro días después, el 17 de febrero del mismo año, el gobernador, por decreto, expresó su conformidad con las ordenanzas dadas por la junta general de accionistas pero señaló dos excepciones, sobre los puntos diez y nueve y veinte y cuatro. En el primero, sobre la concesión de no pagar el almojarifazgo la Compañía de los géneros que transportara en sus embarcaciones, puntualizaba Arandía que dicho pago no se haría sobre los géneros que "la motiva, y de que se nominan de su obligación", pero sí debería pagarlo en todos los demás que transportara y que no se incluyeran en dicha condición, y también por el transporte de pasajeros, o sobrecargo que puedan venir a las islas en sus navíos[763].

Bajo esa expresión entendemos a los géneros textiles como encargo principal de la Compañía, pero no aclara si una vez que la Compañía produjera los suyos propios estarían exentos en base a eso o si en sus comienzos, antes de desarrollar su capacidad productiva textil, los que adquiriese por compra al por mayor también se entenderían libres del almojarifazgo. También surge la duda con los que quisiera fomentar para su exportación pues esta función también motivaba la razón de su establecimiento o con aquellos ramos de comercio que decidiera incorporar la Compañía para su mejor viabilidad como decía el punto quinto de las ordenanzas. En cuanto al segundo, sobre la exención de dos años del pago del 8% de alcabala, la reducía el gobernador a un solo año a contar desde el día del establecimiento de las tiendas. En esta parte seguía a lo que había expresado en su voto el alcalde Domingo Gómez de la Sierra. Y mandaba, por último, que se guardaran las ordenanzas aprobadas para su puesta en práctica hasta que el rey, a quien debía informar, proveyera otra cosa[764].

[762] Ibídem: ff. 41v.-42v.
[763] Ibídem: ff. 43r.-v.
[764] Ibídem: ff. 43v.-44r.

En cuanto a la influencia que pudo tener esta fase constitutiva de la Compañía se hizo mención en un capítulo concreto de las ordenanzas a la Real Compañía de Sevilla de 1747 no únicamente en el caso de las acciones visto anteriormente. En concreto se pedía:

> 11._Que para que la Compañía pueda reportar los gastos que en los primeros años se le han de ocasionar para dicho fomento, y planteo de telares, se le ha de conceder el mismo privilegio que se concedió a los telares de la Compañía de Sevilla referida que es la excepción de pagar dicho ocho por ciento, ni otra contribución alguna de todos los géneros que tejiese por tiempo de diez años: pues en los principios saldrá más caro el tejido que el que introduce el extranjero motivo porque no han podido continuar algunos particulares que aunque han hecho ver que se puede tejer aquí toda la ropa blanca de Algodón, han desistido brevemente de su empeño___[765]

Es llamativa esta referencia concreta al proyectismo peninsular, sobre todo por la constatación que se daba en las islas del establecimiento de la compañía sevillana y su funcionamiento. Esto nos habla del grado de conocimiento que se tenía en otras partes de la Monarquía sobre los proyectos desarrollados en términos similares. La alusión concreta que se hacía al respecto era sobre la capacidad productiva que podría alcanzar la Compañía de Manila en base a una condición impositiva con la que pudiera sustituirse su primera definición de compañía compradora-intermediara a una compañía en la que el fomento de la producción de tejidos fuese su principal valor. Esta mención también pondría de manifiesto la información con la que se contaba en Filipinas sobre el debate peninsular suscitado en torno a las compañías de fábrica y comercio en la década de 1740 y en el que fueron protagonistas José de Carvajal y el marqués de la Ensenada. No obstante, había un hecho diferencial en el estímulo de ese fomento.

Además de la condición impositiva descrita en el fragmento, había que tener presente un factor importante: la exportación de los tejidos. En este caso es donde se encuentra la diferencia entre las dos compañías. Para la Real Compañía de San Fernando las Indias se tuvieron en cuenta como un elemento principal del aumento de su producción, el papel de las Indias fue descrito con detalle en las ordenanzas que se redactaron para la Compañía en 1749[766]. Para la Compañía de abastos que se proponía

[765] Ibídem: ff. 32r.-v.
[766] GONZÁLEZ, 1991: 241-246.

había una separación clara entre la producción de tejidos que pondría en marcha la Compañía y el elemento exportador. Por las mismas ordenanzas la Carrera del Pacífico se hallaba desligada en la teoría de cualquier tipo de actividad desarrollada por la Compañía de Manila, así el destino y consumo de su producción se contemplaba para el abasto de las mismas islas, al margen del comercio transpacífico. Es interesante el contraste que ofrecían ambas compañías, no solo por la mención que se hacía en las ordenanzas de una de ellas, la filipina, de un aspecto importante de la otra, sino por la disparidad que parecía observarse en este otro componente de su desarrollo.

6.2.3. Un escollo principal: el problema de la financiación.

Antes de que el gobernador hiciera revisión de las ordenanzas por decreto, el 13 de febrero de 1755, es decir, un día después de que la junta general de accionistas aprobara esas mismas normativas para la Compañía, los directores hicieron saber que los 76.500 pesos de fondo constituido por los accionistas eran insuficientes para la compra de los géneros necesarios para el abasto de la capital y las provincias, y recordaban el poder que se les había otorgado para tomar a censo o a usuras pupilares del 5% lo que faltara hasta llegar a la cantidad necesaria hipotecando el fondo de las acciones y los efectos que tuviere la Compañía como seguro para la confianza de los administradores de las obras pías.

Esta maniobra había sido recogida en la ordenanza veintiuno, e incluso se había previsto en las propuestas iniciales del gobernador Arandía. No obstante, no deja de ser significativo que dicho punto de las ordenanzas no se refiera únicamente a ese 5%, sino que la junta general "arbitre medio de divertirlo, en destino útil a la Compañía y no cese el alivio que desea para la mayor seguridad de dichos caudales que por la falta de fincas seguras han padecido notables quebrantos"[767]. En este caso podría referirse a las opciones abiertas sobre otros ramos de comercio que se posibilitaban para la Compañía en el punto cinco de sus ordenanzas.

Como eran caudales dispuestos para la negociación a corresponder con Nueva España, China o la India se garantizaba su devolución por parte de la Compañía en los casos en que los administradores necesitaran parte o el todo de estos para no perder la ocasión de esas actividades comerciales. Y pedían al gobernador su intermediación para

[767] Testimonio del expediente…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 36v. y 44v.

facilitar que esos administradores de las obras pías de la Mesa de la Santa Misericordia entregaran las cantidades que los directores necesitaran bajo las condiciones expuestas[768]. Puede comprenderse que de inicio la Mesa de la Santa Misericordia no tuviera una especial predisposición por formar parte de la Compañía ya fuera con la adquisición de acciones como un medio directo o mediante esos censos que se habían propuesto poner a su disposición desde la Gobernación y el Cabildo y es que no podemos olvidar que el rendimiento que generaban a esos caudales el comercio marítimo, siguiendo los datos que mencionaba el oidor Calderón en su extenso proyecto de 1748, eran bastante superiores al 5% que se prometía en esta Compañía de abastos, por encima del 10% y en el caso de Nueva España entre el 35 y 40%. Esto hacía difícilmente competitiva a la opción representada por la Compañía, de ahí no solo la necesidad de amparar esa financiación mediante reglamento, como las ordenanzas aprobadas, sino también mediante las diligencias del gobernador Arandía.

En vista de esta representación dijo el gobernador que las cantidades destinadas a riesgos de mar antes de darse a corresponder quedaban en depósito y debido a la decadencia del comercio no giraban como antes como sucedió en el despacho del galeón del año 1754 en el que solo se dio a corresponder la mitad del caudal destinado a ese comercio. Unas dificultades que no solo se verificaron en aquel año, sino que estas irregularidades sobre el comercio de la Carrera del Pacífico se estaban acumulando desde hacía tiempo:

> y por lo tocante a los últimos años antecedentes lo que se dio en otras Naos fue en el desperdicio de estar aún por recaudar, mucha parte, y diferentes partidas con la imposibilidad de su cobro por fallidos los deudores motivado todo de las malas ferias en Acapulco, sin que haya bastado el remedio de la epiqueya de los administradores en bajar los premios conforme a la voluntad de los fundadores, y aun dar esperas, arreglando lo prevenido en las fundaciones a las leyes, y estado del Comercio para que dichos caudales produzcan algún lucro aunque no sea el que previenen dichos fundadores según el estado que tenía el comercio cuando dispusieron conforme a la obligación de buenos administradores. [769]

A esto se añade que el curso de los galeones desde la reapertura de la navegación entre Manila y Acapulco, tres años después de la captura del navío *Covadonga* por George

[768] Ibídem: ff. 45r.-v.
[769] Ibídem: ff. 45v.-46r.

Anson en junio de 1743, no había podido mantener la navegación anual en esa Carrera comercial por lo que se reducían los ciclos de inversión y beneficio y eran menos las oportunidades de resarcir la pérdida de un galeón[770], ya fuera por inclemencias meteorológicas, arribadas forzosas derivadas de estas o por exceso de carga debido a prácticas fraudulentas, o por la captura de algún enemigo.

Por ello, daba licencia el gobernador al proveedor y diputados de la Mesa de la Santa Misericordia para que pudieran dar y dieran todo el dinero que tuvieran en depósito bajo las condiciones descritas sin que por esto tuvieran cargo en la visita que el gobierno realizara. Y el escribano de la Mesa de la Misericordia remitiría testimonio de los caudales existentes en depósito y de las cantidades que se dieron a corresponder en el galeón del año anterior y las que en esa misma negociación no pudieron darse y quedaron en depósito; lo mismo en las correspondencias de las naos de la Costa, Java y China; y la suma de pesos que se deben de los años anteriores por estas correspondencias[771].

La situación que expuso el escribano no era muy halagüeña para la institución. En función de las cantidades de las cuarenta y nueve obras pías de correspondencia que administraba la Mesa de la Santa Misericordia dio a conocer lo siguiente[772]:

1) Se hallaban 325.622 pesos efectivos.

2) De estos se iban a dar a corresponder en aquel año para el galeón 193.982 pesos. El año anterior de 1754 se previeron dar en la nao *Nuestra Señora del Rosario*, alias el *Filipino*, al comando del general Carlos José Velarde que todavía estaba de viaje, 160.383 pesos y 7 tomines. Sin embargo, de esta cifra solo se pudieron dar a corresponder con el premio del 35% 79.276 pesos y 2 tomines. El resto por falta de aseguradores se introdujo en sus cajones. Una situación similar se había producido ese año, 1755, con el giro a la costa de Java.

[770] Véase el capítulo VII.
[771] Testimonio del expediente…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 46v.-47r.
[772] Ibídem: 48r.-51r.

3) En cuanto a las deudas que tenían diferentes vecinos de Manila por estas obras de correspondencia en años anteriores montaban 135.045 pesos y 7 tomines:

   -año 1750, del riesgo que venció en la nao *Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes* 14.550 pesos. Por el mismo concepto pero en la negociación de Java 3.260 pesos.

   -año 1752, del riesgo que venció en la nao *Santísima Trinidad* 12.002 pesos y 4 tomines.

   -año 1753, del riesgo que venció en la nao el *Filipino* 9.675 pesos.

   -año 1754, del riesgo que venció en la nao *Santísima Trinidad* 74.950 pesos y 2 tomines.

   -A esto había que añadir 20.624 pesos y 1 tomín que debe la Ciudad y Comercio de Manila de las que algunas partidas se consideran perdidas.

No era casualidad que se mencionara la visita ya que en aquellos momentos el oidor Francisco Henríquez de Villacorta era el encargado de llevarla a cabo. Esta se desarrolló durante varios años, entre 1751 y 1758 y no fue extraño que el gobernador Arandía pretendiera jugar esa baza para contar con la financiación de la institución. A pesar de que estos años no fueron buenos para la estabilidad y mantenimiento de los fondos gestionados por la Mesa, hay que decir que la colaboración que esta prestó a la visita fue más bien escasa extrayendo el oidor información poco concluyente[773].

El 14 de julio del año 1755, el gobernador Arandía daba cuenta de todo este proceso al rey por carta. En esta decía que la única duda que se cernía sobre la Compañía era la de que se pudiera juntar la cantidad necesaria para su constitución por lo que después de reunir los capitales de los accionistas, 76.500 pesos, aseguró a los directores la disponibilidad de los depósitos de las obras pías con la correspondencia de un 5% anual. En relación a esta cuestión señalaba que siempre que se había intentado expulsar a los sangleyes no cristianos se habían generado confusiones en el abastecimiento de la tierra porque los comerciantes más perspicaces notaban que el caudal empleado en estas actividades no era suficiente con el que manejaban algunos españoles y los sangleyes del Parián y sus extramuros. Pero actualmente se había conocido que los mercaderes que venían de China, dejaban en el Parián crecidos

[773] YUSTE, 2016: 325-329 y 332-334.

intereses a sus factores para aplicarlos en el menudeo y que por el engaño de estos padecían grandes pérdidas, de ahí que estuvieran dispuestos a renunciar a un porcentaje de ganancia mayor pero vendiendo por dinero al contado a la Compañía, dando un 16% más baratos los géneros que los directores compraron al por mayor en relación a otras partidas vendidas a particulares. Con esto quería señalar el gobernador que la sustitución de los intermediarios no era el problema de este comercio, pues se ensamblaban igual o mejor los intereses de los comerciantes externos con la Compañía recién fundada, no siendo ese el motivo de limitar la expulsión.

De las cantidades previstas menciona que de la Mesa de la Misericordia pudo disponer de 129.000 pesos de depósitos, denominados de tercer riesgo, aquellos destinados por los fundadores a una pérdida de galeón, y también recurrió a la Tercera Orden de San Francisco de donde pudo obtener 30.000 pesos de la misma calidad. Aun así, esa disponibilidad no fue sencilla debido a la consulta que hizo la Mesa de la Misericordia a algunos teólogos sobre la conveniencia de prestar esos caudales, dictamen contrario al uso que se quería dar a esos depósitos porque iba contra la voluntad de los fundadores de aquellas obras pías. Por su parte, Arandía recurrió igualmente a una opinión experta, en este caso la del oidor Pedro Calderón Henríquez. Para el oidor no había ninguna objeción, pues primaba el principio de la buena gestión económica sobre el de la adecuación a la voluntad de los fundadores y por tanto, como buenos administradores, no debían dejar pasar la oportunidad del adelanto del 5%. Además, desde un punto de vista colectivo, debían ceder en este empeño no dejando solos a los vecinos que aplicaban directamente sus caudales en la marcha de la Compañía.

Teniendo esto presente, hacía valer también el ofrecimiento que le hizo el arzobispo de Manila, ya difunto, Pedro Martínez de Arizala de disponer de todos los depósitos de las obras pías de la catedral de la ciudad. Estas posiblemente pertenecieran a las capellanías que el arzobispo Juan Ángel Rodríguez había intentado habilitar para el comercio como el resto de obras pías. El hecho de que Arizala hiciera ese ofrecimiento se debía a que en aquel momento en el que se estaba formando la Compañía ya se había dado respuesta en las islas sobre esa cuestión. Para completar el proceso decía la Real Cédula que debía solicitarse aprobación de la Sede Apostólica[774]. En un primer

[774] Carta de fray Pedro [de la Santísima Trinidad Martínez de Arizala], arzobispo de Manila, acusando el recibo de la cédula de 15 de diciembre de 1751 por la que le concede acudir al papa en solicitud de la

momento la intención había sido poder prestarlos para el comercio del Galeón, pero si el arzobispo de Manila podía disponer de su utilidad no sería extraño que, mostrándose conforme con el proyecto de la Compañía de abastos, los ofreciera al gobernador. Esto también nos da una idea de la conformidad que mostró Arizala con las ideas de su antecesor en relación a la posibilidad de financiar el comercio de las islas mediante los caudales de capellanías.

Con las sumas de la Mesa de la Santa Misericordia, la Tercera Orden y el valor de las acciones se pudo surtir con las tiendas de la Compañía el menudeo, asegurando además el mantenimiento de veintiuna familias por el mismo número de empleados en la Compañía. Y la cantidad que los chinos por estas operaciones se llevaban había pasado de esta forma a quedar entre los españoles. Terminaba la misiva esperanzado en que no solo debían adelantarse los tejidos de la tierra con los fondos de la Compañía, sino que también sirvieran estos para el fomento de otros frutos de las islas y mencionaba específicamente la pimienta "que ha comenzado a verificarse, y sale de mejor calidad que ninguna otra de la India". Este medio había sido el más oportuno y adecuado a la situación que vivían las islas y el estado desfavorable en el que se hallaban sus vecinos, por lo que a pesar de instarles a que se hicieran cargo de los abastos y gremios, no serían capaces de poner únicamente por su cuenta las tiendas necesarias, por lo que era inevitable recurrir a la financiación complementaria de las obras pías "en la forma practicada"[775].

La Compañía puso sus tiendas fuera del Parián, concretamente cinco en la calle del Rosario del pueblo de Binondo y una en la ciudad de Manila, en el reconocimiento que se hizo de los gremios ese mismo año por orden del gobernador los que pasaron a manos de sangleyes cristianos, mestizos y naturales de la tierra también tomaron disposiciones similares a las de la Compañía en cuanto a su ubicación en los pueblos de Binondo y Santa Cruz, en la provincia de Tondo[776].

---

facultad de dar a corresponder los principales de las capellanías que están depositados, Manila 14-VII-1754, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,292,N.67.

[775] Carta del gobernador Pedro Manuel de Arandía sobre el establecimiento de una Compañía de abastos de Manila, Manila 14-VII-1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32.

[776] Testimonio del expediente…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,158,N.32, ff. 51v.-52v.

6.2.4. Evaluación de la Compañía: la crítica del oidor Pedro Calderón Henríquez.

Desde Filipinas se dio una primera respuesta a lo obrado hasta aquel entonces en torno a la Compañía de abastos. La crítica vino de la mano de Pedro Calderón Henríquez[777], quien originalmente había dado forma al proyecto y cuyo descargo de culpabilidad sobre la imposibilidad de llevar adelante la Compañía recayó en las acciones del gobernador Arandía. Este primer examen al fracaso temprano de su establecimiento fue seguido en la Península por otro posterior del Consejo de Indias.

Lo primero sobre lo que informaba era del balance practicado pasados los seis primeros meses del establecimiento de la Compañía y que de este vieron que con lo vendido se costeaban 5.000 pesos empleados "en armar las tiendas, y pagados todos los sueldos, e intereses del dinero sobraban de fondo público como ochocientos pesos". Durante ese tiempo no había disfrutado la Compañía de una coyuntura favorable. Primero por el quebranto de la "plata menuda antigua" de la que recogieron las tiendas 140.000 pesos y, segundo, porque ese año vino de China poca ropa de algodón debido a la pérdida de su cosecha. Por estos motivos pidieron los directores al gobernador que para afrontar esa situación se eximiera a la Compañía de pagar derechos reales durante más tiempo del año prometido, pagando únicamente 2.500 pesos que suponían la alcabala impuesta a los alcaldes mayores que habían sido provistos.

En segundo lugar advertía el oidor sobre una serie de decisiones complementarias tomadas por parte del gobernador que no contribuyeron a sostener la imagen de la Compañía y el mismo compromiso de la gobernación con la misma:

> […]; y como después pasó a poner la contribución, arbitraria que consta del adjunto testimonio a todos los frutos de las Provincias, que entran en esta capital, y a los que vuelvan a salir, cargando algunos más de veinte por ciento la salida. Expidiendo al mismo tiempo decreto para que todas las mantas que tejiesen los Ilocos se las tomase el Alcalde a la tasa por cuenta de sus tributos y obligase a ello para que traídas a los almacenes se vendiesen de cuenta de V.M. no estando en costumbre de contribuir más que las necesarias para el velamen de los navíos, y vendiendo libremente a los vecinos las demás que tejían; y siendo todo esto expresamente contra la libertad estipulada en la formación de la Compañía se comenzaron a resfriar los ánimos tanto que tomando por

[777] Carta de Pedro Calderón Henríquez sobre la disolución de la Compañía de ropas, Manila 10-VII-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,303,N.7.

> motivos esta que decían falta de fe pública, se comenzó a mirar con tedio la Compañía.[778]

A esto se añadieron dos bajas en la dirección de la Compañía como fueron las del marqués de Montecastro, por achaques, y la de Gregorio del Valle, por haber fallecido. Los otros dos directores decidieron disolver la Compañía después de haber convocado a los accionistas. Venía a decir Calderón que la actuación mantenida por el gobernador para la estabilidad de la Compañía no había sido la más idónea. Sin embargo, no podemos saber si ese control real que había decidido establecer sobre la producción de mantas de la provincia de Ilocos se debía a una medida temporal para compensar la coyuntura crítica de la Compañía por la mala cosecha de China o si el gobernador pensaba en hacer negocio sin más en nombre del rey y no miraba por la viabilidad del proyecto. Esto resultaría difícil de creer si desde el principio había dirigido el establecimiento de la Compañía y suponemos que algo de preocupación tendría por su duración.

Arremetía también Calderón contra la política fiscal del gobernador al denunciar la contribución impuesta. Ese "Real impuesto" fue establecido por el gobernador como una forma de financiar la lucha contra los musulmanes hostiles del sur del archipiélago pero pensando en uno de los artículos de las ordenanzas de la Compañía, los habitantes de las islas podían vender los productos de las provincias para abastecer la capital. Si esto era una forma de concentrar o controlar la adquisición y venta de los productos filipinos a través de la Compañía el hecho de que se estableciera una aduana sobre la entrada y salida de los productos en la capital entorpecería esa función que se esperaba que desarrollase la Compañía, ya que para evitar esos pagos se desviarían esos productos por otras vías eludiendo el paso por Manila o simplemente reduciría el interés de los naturales por su fomento, siendo este uno de los argumentos esgrimidos en contra de esa contribución.

Sin embargo, no achacaba Calderón al gobernador todos los males o inconvenientes que pudiera padecer la Compañía. El oidor seguía pensando que la expulsión de los denominados chinos infieles de las islas no podía tener lugar si paralelamente no se abordaba el establecimiento de una Compañía en base a la idea que por dos veces se había molestado en enviar al rey. Por tanto, la otra parte a la que achacaba esa culpa o falta de entendimiento era a los vecinos de Manila:

[778] Ibídem.

> […]; pues estos vecinos no pueden poner tiendas, ni les tiene cuenta, y la práctica lo ha demostrado. Cuando vieron establecer la compañía en el año clamaban muchos españoles contra ella, diciendo, que se les quitaba poder subsistir con las tiendas que querían poner; Pero extinguida la Compañía, y notificada la Ciudad y Comercio para que diese providencia se abriesen tiendas de españoles y mestizos españoles en gremio, solamente se hallaron cinco españoles que promovieron poner tiendas con condición, que no habían de pagar derechos Reales, ni se les había de sujetar al treinta que según precios de feria cargaba la Compañía en cada ciento, ni a otro precio alguno, y concedido todo por el gobierno, solamente ha tenido efecto en una sola tienda que se halla abierta, con que el gobernador resolvió permitir a los chinas infieles que vinieron al Comercio que pusiesen tiendas, y en ellas vareasen y menudeasen toda la ropa que quisiesen, como lo están ejecutando, constante del testimonio adjunto.[779]

El fin de la Compañía y la situación que de ese hecho se derivó sirvió como desengaño a muchos que desde un principio se mostraron en contra de la actividad de aquella. Las partidas grandes que antes se adquirían por los directores daban más de un 15% de ganancia en la primera compra, además de favorecer la estabilidad de los precios durante todo el año, al contrario de lo que sucedía con la compra de partidas más pequeñas. Por último mencionaba que la Compañía había dado ocupación a veinticinco vecinos españoles y el mantenimiento de sus familias "y quedaba el útil del menudeo de ropas en la tierra, y pudiera la compañía en adelante mantener muchos más españoles, pues para los mestizos de sangley, indios y sangleyes cristianos quedaban otros muchos gremios más útiles que el vareo", pero con el fin de la Compañía nada de eso podía esperarse, según Calderón, y el vareo y menudeo de las ropas recayó en manos de los chinos no cristianos quienes realizarían esa actividad entre febrero y agosto, y después tomarían el relevo los malabares, de agosto a febrero. Corredores que iban de casa en casa vendiendo a altos precios, algo que la Compañía había logrado evitar. Y a pesar de ello, apuntaba el oidor que los extranjeros no se mostraron hostiles a la Compañía "porque les compraba partidas gruesas, y en el menudeo solamente se utilizan los oficiales de los barcos"[780].

No terminaba en este punto su relación y resaltaba que parte de esta escasa implicación de los vecinos de Manila en el proyecto se debía a las condiciones en las

[779] Ibídem.
[780] Ibídem.

que practicaban el comercio con Nueva España ya que se debía tener presente "la gran diferencia que hay del sistema de este comercio a otros, porque aquí se hallan muy cortos caudales, y no pueden atender a cargar en el galeón y poner tienda". El vecino que en Manila tenía caudal propio debía dividirlo en tres partes, dos de ellas para girarlo en dos galeones y una tercera para comprar los rezagos de algún barco o champán en alguna "favorable ocasión". Continuaba Calderón ponderando las ventajas de la Compañía porque para un vecino particular resultaría imposible poner una tienda ya que necesitaría 30.000 pesos para ello, que no llegarían a producirle al final de año un 10% aunque sobre la primera compra cargase un 50%. Y en el caso de la Compañía "contentándose los accionistas con diez por ciento, y gravándola con derechos Reales, a lo menos por ocho años, quedando en fondo público las ganancias, después de engrosarse contribuyen mucho más, que lo que se le indultase en el principio, y remitiéndose de México a lo menos cien mil pesos en plata menuda redonda de toda ley para recoger la plata vieja pudiera remediar los daños, que se seguirán"[781].

A pesar de esta solución ofrecida por el oidor ante los problemas que se habían puesto de manifiesto durante los meses de funcionamiento de la Compañía, lo que trasladaban sus palabras era que el sistema comercial del Galeón se hacía difícilmente compatible con cualquier otra actividad económica que necesitara una importante cantidad de caudales y tiempo para dar resultados. Esta situación del comercio insular nos recuerda las palabras que había expuesto Manuel de Robles[782] sobre la defensa que hizo de la Compañía Real de Filipinas de 1733 y la incompatibilidad resultante entre el comercio real de las islas y el que se pretendía con aquel proyecto.

Además que la permisión, de nuevo, del vareo a los sangleyes no cristianos dejaría en la ineficacia los efectos de la expulsión porque con la licencia de esas tiendas volverían a establecerse, en lo que se hallaban "algunos regulares interesados". Sin embargo, a pesar de señalar también a los vecinos como parte de las dificultades que tenía que atravesar la Compañía "todo el reparo estaba en los gobernadores". De estos decía que lo normal era nombrar a un sujeto que ningún conocimiento tenía de las islas:

> y como últimamente han venido con las facultades según dicen de arreglarlo todo, sin embargo de leyes y ordenanzas, se han intimidado tanto estos vecinos, que solo piensan en salir de aquí, porque sobre no tener utilidad en un comercio arruinado, sienten no estar

[781] Ibídem.
[782] Véase el capítulo IV.

> seguros a la sombra de la ley. Los holandeses que tanto han discurrido en adelantar su comercio en la India tomaron el medio de graduar en la misma India al que había de ser gobernador general de Batavia, pasándole del gobierno, de una factoría a Director general de la Compañía en Batavia, y luego a gobernador general, y sin embargo del mucho conocimiento que tiene ya de las materias le sujetan en los negocios graves de la resolución del gran Consejo que componen del gobernador Director general y Presidente de la Audiencia.[783]

Es llamativa la descripción que hacía del sistema de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, como si el nombramiento de los gobernadores y capitanes generales de Filipinas fuese un fallo subsanable a partir de la adaptación del modelo de Batavia a la organización administrativa y política del archipiélago. El oidor Calderón no lo explicita pero los miembros de la Real Audiencia eran vecinos que pasaban muchos años en las islas como para tener un mayor conocimiento tanto en los procedimientos formales como informales, acababan imbuidos de esa flexibilidad[784] en la aplicación de directrices desde la Península con la propia idiosincrasia del sistema que se había desarrollado durante décadas en Filipinas. Según García Abásolo, ese concepto fue uno de los que permitió la sostenibilidad del gobierno filipino a pesar de la distancia y el tiempo. Además, la alusión del gran Consejo de la Compañía Holandesa nos lleva a pensar en la similitud que Calderón quería hacer ver con la Real Audiencia de Manila, de la que parecía insinuar, a través de esta mención, que debería tener un papel protagonista en el gobierno de las islas.

La idea ya había sido formulada en parte en su segunda carta sobre el proyecto de Compañía, cuando había hecho recaer el puesto de director general sobre el oidor de mayor antigüedad y formar el resto de la dirección con los regidores del Cabildo secular y los compromisarios del comercio. A esto añadió la sucesión y ascenso de cargos estipulados dentro del servicio a la Compañía.

Estos reparos que tenía el oidor en cuanto a la función de los gobernadores ya habían sido expresados años antes en sus dos cartas con el contenido de su doble proyecto. Había concebido la Compañía, según su segunda carta, como una entidad autónoma del control del gobernador y en esta se concentrarían un gran número de decisiones y actividades que, de forma tradicional, habían correspondido en gran parte a

[783] Carta de Pedro Calderón Henríquez …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,303,N.7.
[784] GARCÍA, 2015: 1848-1849.

la intervención de los gobernadores y capitanes generales de las islas. De esto puede entenderse que un gobernador, en función de las capacidades de las que gozaba, tuviera un compromiso limitado con esos proyectos. Sin embargo, no podemos olvidar las palabras de Murillo Velarde que veíamos más arriba sobre la información que se transmitía de las islas. Lo que tampoco eximía de manipulación a los gobernadores y los oidores por leales servidores reales que se tuvieran. Evidentemente lo que podemos deducir de las palabras de Calderón es que no hubo un compromiso tan firme por parte del gobernador o el necesario como para hacer funcionar la idea de Compañía que propuso. Sin olvidar el papel jugado por los vecinos de Manila, contradictorio en todo este asunto así como complejo en su precisión, y con los intereses principales en el comercio transpacífico como telón de fondo.

En esta ocasión desde las propias islas, centro de la aplicación del proyecto, se apuntaba a la responsabilidad del gobernador como la principal en el resultado fallido de la Compañía. Esta observación no fue la única, el Consejo de Indias tuvo pronto conocimiento de lo que se estaba haciendo en las islas respecto al tema y no tardó mucho en formular una consulta al respecto, antes incluso de que la carta del oidor pudiera conocerse en la Península.

6.2.5. Evaluación de la Compañía: el Consejo de Indias.

No se demoraron mucho las noticias sobre la Compañía en llegar a conocimiento del Consejo de Indias. En el mes de septiembre de 1756 este tenía ya en sus manos un dictamen del fiscal y una consulta realizada sobre el mismo tema. El fiscal[785], antes de dar las razones por las que no consideraba beneficiosa la Compañía para las islas Filipinas, dijo haber reconocido todos los antecedentes que hubieran motivado la formación de esta y por ello, sin oponerse a las intenciones que tuviera el gobernador para llevarla a cabo, hallaba elementos en contra de las islas, del libre comercio de los naturales y de las piadosas intenciones del rey.

Sobre este último traía el fiscal las palabras del monarca cuando había ordenado la expulsión de los sangleyes en 1744, punto que se llevaba tratando desde 1686, en la que no se tuviera presente ningún tipo de inconveniente incluso si esos eran los 25.000 pesos anuales que dejaría de percibir la Hacienda real por el ramo de las licencias.

[785] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la Compañía de abastos de Manila, Madrid 11-IX-1756, AGI, Audiencia de Filipinas,FILIPINAS,98,N.8.

Como la expulsión no se había verificado en los términos estrictos que se habían dado en aquella fecha, se comisionó particularmente por Real Cédula al gobernador Arandía con el encargo de que manifestara a la Ciudad y Comercio la real voluntad de que esta se hiciera cargo de forma común, o particularmente, de los gremios principales y abastos que hasta aquel momento habían estado en manos de los denominados sangleyes infieles cuyo beneficio pasara a los españoles, sangleyes cristianos, indígenas y mestizos.

En estas condiciones en las que el gobernador había basado el establecimiento de la Compañía como la mejor forma de completar esa expulsión de los sangleyes sin comprometer o agravar la situación económica de las islas, creía el fiscal, por el contrario, que esta no significaba otra cosa que un monopolio o estanco contra la libertad del tráfico y el comercio que el rey quería promover entre los naturales y que se verificaba en el segundo punto de sus ordenanzas. Esta condición, por tanto, iba contra uno de los fines de la expulsión. A esto se añadía la carga del 30% sobre la primera compra, aspecto que dice no haber visto en ninguna otra compañía, ajustándose el precio de las ventas de estas en función de los costes y gastos de las circunstancias del tiempo de los que resultaban la subida o bajada de sus géneros. Y tampoco podía justificarse ese porcentaje diciendo que los precios de la Compañía eran más bajos que los abusivos aplicados por los sangleyes ni que pudiera permitirse la garantía del 10% como intereses de los accionistas.

Del 8% compensatorio de los ramos de licencias se refiere a las propias palabras del rey cuando exhortando a la mejor expulsión de los sangleyes hacía notar que la pérdida de esos ingresos a la Real Hacienda no constituyeran un obstáculo sobre esa decisión mayor. Un derecho de alcabala que no era conocido en las islas y sobre el que estaba pendiente la decisión real de una consulta del Consejo, así como la necesidad del cobro del almojarifazgo de las embarcaciones que entraban y salían de las Filipinas mediante el reconocimiento de sus cargazones, de lo que se esperaba un aumento de los recursos en este derecho real. Además, gran parte de los compradores sobre los que recaería la alcabala serían personas exentas de la misma por ser eclesiásticos. Por otro lado, argumentaba que el pretendido fomento de la producción textil de la Compañía se hallaba en contradicción dentro de sus propias ordenanzas debido a que este no podía darse en plenas condiciones si no se permitía a cualquier vecino que quisiera hacerlo establecer sus propios telares y vender sus tejidos libremente en todas las provincias sin incurrir en pena de comiso o que no puedan tejer los naturales el algodón con las cañas

que utilizaban tradicionalmente pues si tenían costumbre de su uso no había motivos para condicionarlos a la Compañía.

No hallaba, por tanto, la condición de necesidad de esta Compañía como único medio posible, sobre todo cuando consideraba la probada lealtad de la Ciudad y Comercio de Manila como para acatar los mandatos del gobernador respecto a la intención del rey de que los naturales se hicieran cargo de las tiendas y los géneros que dejaban los sangleyes del Pairán. No dudaba el fiscal de que así lo cumplirían y con más razón cuando se percatasen de las utilidades que obtendrían, mayormente cuando el medio principal de sustento en Filipinas era el comercio. En este sentido no hubo período de reflexión por parte del gobernador, o no tuvo la paciencia necesaria para dejar actuar a la institución municipal en el cargo conjunto que se le había encomendado, demostrando con su actuación que desde el momento en que se hizo cargo del gobierno no fue otra su idea que levantar dicha Compañía:

> a influjos del oidor decano D. Pedro Calderón, quien no habiendo podido conseguirlo en un proyecto que remitió a este Consejo el año de 1745 por haberse reputado despreciable, halló la ocasión de imprimir sus ideas en el espíritu del Gobernador para que proferidas por este, y con su autoridad, y privativas facultades abrazasen la Compañía, sin atreverse nadie a dificultar sus inconvenientes haciéndose reparable que en un negocio de tanta gravedad, y en que se interesaba el Real Erario, y la causa pública no le hubiese comunicado a el Fiscal de aquella Real Audiencia, siquiera para oírlo, sonando solo el oidor Calderón quien puso doce acciones, y es el único oidor que ha entrado en la Compañía.

La acusación no podía ser más clara y directa. Ponía sobre el foco el papel que había jugado Calderón como principal interesado en aplicar su proyecto, sirviéndose de la colaboración del gobernador y achacaba a su actuación que no se hubiera servido siquiera del parecer del fiscal de la Audiencia. Lo que no hemos podido comprobar es que, pese a las extensas deliberaciones del Consejo de Indias con implicación del fiscal en sus informes y traslado de despachos a la Secretaría de Marina e Indias, después de dictaminar la negativa sobre el proyecto que el oidor formulara en 1745, se hubiera dado noticia en las islas de esta imposibilidad desde las altas instancias institucionales peninsulares. Si así fuera, habrían actuado contra el dictamen de un tribunal superior, si no fue ese el caso se habían tomado una serie de decisiones en las que no había

constancia de la decisión real en las islas. No obstante, no hacía alusión el fiscal a una violación del dictamen negativo sobre el proyecto de Calderón Henríquez, sino que se ceñía sobre todo a los términos relacionados con la expulsión de los sangleyes en 1744 y a las condiciones que por la orden real se habían estipulado como más convenientes a los vasallos y naturales de las islas donde el espacio económico antes ocupado por los sangleyes no cristianos debía recaer y beneficiar a la población de las islas ya fueran españoles, indígenas, mulatos o sangleyes cristianos.

Con todo lo expuesto se inclinaba por la desaprobación de la Compañía y que se reconociera la libertad a los españoles y naturales para que pudieran poner las tiendas que quisieran tanto en Manila como en las provincias, comprando y vendiendo a su conveniencia como lo practicaban los sangleyes. Mandaba que las acciones fueran restituidas a sus interesados y las cantidades devueltas a las obras pías. Y por último, respecto a los caudales que en aquel momento estuvieran invertidos en efectos se vendieran a los vecinos y naturales que quisieran hacerse cargo de las tiendas cargando en esa segunda venta un moderado interés con el que poder mantener el abasto mientras se liquidaba la Compañía.

Como sucedía en el proceder administrativo del Consejo, el informe del fiscal fue utilizado para la consulta[786] de sus miembros quienes se mostraron conformes con su dictamen. El Consejo reunido, además de ratificar la opinión del fiscal y sus argumentos añadió unas puntualizaciones. Hacía este más hincapié en la responsabilidad del oidor Calderón, "llevado de su primer pensamiento", refiriéndose al proyecto de 1745, constatando las conclusiones que se habían observado en los dictámenes que pidió el Consejo a la Real Audiencia de Manila y a su arzobispo que remitieron en 1751 y en los que se manifestaron las dificultades de su práctica. La experiencia de la Compañía era la mejor muestra de que el oidor no había renunciado a sus planteamientos, incluso encontró el respaldo a sus ideas en el gobernador Arandía, "apoyadas con su autoridad, y privativas facultades". En vista de esta asociación reconocían tanto el Consejo como su fiscal que no se pudo hacer ninguna oposición sobre el establecimiento de la Compañía en las islas, excepto aquellos que desde un primer momento manifestaron su voto como contrario a la misma y a favor de que se permitiera el comercio libremente.

Hacía ver el Consejo el condicional sobre el que sí hubiera sido viable la Compañía como que esta solo se hubiera constituido libremente con el caudal de los

[786] Consulta del Consejo de Indias sobre la Compañía de comercio de Filipinas, Madrid 25-IX-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.8.

interesados sin precisar la financiación complementaria de las obras pías ni otro particular y cuyo principal motivo fuera ayudar a los indios en el fomento del algodón y otros géneros y frutos que allí se cultivasen con la obligación de comprarlos a los precios corrientes y disponiendo, como estipulaba en el capítulo 19 de las ordenanzas, las embarcaciones necesarias para el comercio con Cantón, Camboya, Borneo, Siam y demás reinos de la zona donde exportar los productos del archipiélago y que se aplicase el 2,5% de la extracción de los frutos[787], y comprar en aquellos puertos los géneros necesarios para las islas satisfaciendo en la operación el real derecho de almojarifazgo cuando los condujeran a Manila y la Compañía los vendería al por mayor a las tiendas que libremente quisieran poner los españoles, naturales y mestizos. Pensaba el Consejo en una Compañía de comercio más típica, dejando la esfera del vareo y abasto de la capital y las provincias fuera de la forma de la Compañía y añadía el provecho que esto podría significar también para el comercio con Nueva España, aspecto este que sí se había delimitado claramente en las ordenanzas de la Compañía, pues de los almacenes que esta tuviera también podrían surtirse los españoles que lo practicaban a quienes les estaba concedido. Y así, ya no solo se atacaba la intermediación de los sangleyes en los gremios, sino la dependencia de su abastecimiento para el comercio exterior de las islas y la Carrera del Pacífico: "y de esta forma se quitaba el inconveniente de esperar precisamente a que los chinos infieles conduzcan los géneros de Manila, o que se retraigan de ello, como es presumible en venganza de la expulsión que tan justamente han padecido".

6.3. Estudio y aplicación del proyecto de Ricardo Bagge en Filipinas.

Al igual que hemos podido trazar un recorrido en la producción de las ideas del oidor Calderón desde que estas se plasmaron por escrito en Manila y pasaron por la Corte hasta su puesta en práctica de nuevo en Filipinas, lo mismo podemos hacer con el otro proyecto que le fue parejo en el tiempo y en la deliberación de las autoridades indianas peninsulares. Por lo que llevamos examinado, podríamos pensar incluso que el memorial de Bagge gozó de ventaja por la aprobación con la que pareció contar en el Consejo de Indias en contraste con el rechazo suscitado desde la primera carta en la que Calderón esbozó su Casa de la Piedad. Ahora bien, fue el marco intervencionista

[787] Sobre este punto decía el Consejo de que se hallaban varias consultas pendientes de resolución real.

concedido por Ensenada al gobernador Arandía el que en última instancia decidió la fortuna de ambas propuesta, a pesar del procedimiento que se hubiera seguido en la Península por las instituciones indianas.

Si habíamos concluido que del proceso de evaluación por el Consejo el proyecto de Bagge era el único que podía contar con la posibilidad de su aplicación, los hechos acabaron por negar esa única vía. Arandía, en función de las facultades de las que gozó por la instrucción, insufló el proyecto de Calderón el mismo año que tomó posesión del gobierno de las islas. No llevaba una orden expresa para ello, pero si pensamos en la respuesta que dio ante la Real Orden que volvió a trasladarle Ensenada para la evaluación del proyecto de Bagge por carta en 1753, la instrucción reservada se convertía en la principal norma de referencia para definir su criterio de actuación, en tal caso podemos pensar que tuviera cabida la revitalización del proyecto de Calderón en base al contenido de la instrucción reservada.

Los años transcurridos a lo largo de todo ese proceso nos permiten percibir las dificultades que atravesaban estas ideas desde su plasmación hasta su puesta en práctica si es que esta tenía lugar en algún momento. Sin embargo, en ambos casos podemos destacar el funcionamiento del sistema en el que, a pesar del tiempo transcurrido, se hacían reconocibles muchas capacidades: la principal la de gobierno y, unida a esta, la reformista, cuyas respuestas se esbozaban mediante las ideas de los actores religiosos e institucionales de las islas y que después de una criba en la Corte eran devueltas a las islas con la autorización de su aplicación si fuese conveniente. La maquinaria se mostraba lenta, pero no era ajena a un funcionamiento más o menos regular, otra cuestión era la precisión y acatamiento que se hiciera en las islas de las novedades que se pretendieran introducir. La intervención del gobernador Arandía fue más que cuestionada en todos los ámbitos, pero no se puede negar su voluntad de actuar e intervenir en base a las amplias facultades con las que fue provisto y entre las que entendió el estudio y la viabilidad de aquellas opciones económicas que permitieran el fomento y aumento de los frutos y productos de las islas. Más si cabe cuando Ensenada volvió a insistir con la Real Orden de diciembre de 1748 para que se hiciera cargo del proyecto de Ricardo Bagge.

6.3.1. El perfil del autor.

Entre las recomendaciones hechas por el Consejo de Indias sobre el proyecto de Ricardo Bagge para su tratamiento en las islas se había hecho mención a que las instituciones consultaran con el propio autor del proyecto. Según decía Arandía "para mejor informado proceder" solicitó e intentó ponerse en contacto con el referido proyectista. Pero solo pudo saber de este unas noticias de las que aportaba testimonio junto a su carta. A partir de estas poca consideración mereció al gobernador la persona de Ricardo Bagge, del que afirmaba que su intención a la hora de haber remitido el proyecto era la de "poder labrarse algún mérito a contrarrestar la despreciable en que su mala conducta le tenía constituido", afirmando además del mismo contenido del memorial su ligereza "asentando a este deliberado las suposiciones, cuya inveracidad convence el mismo testimonio de lo certificado por el escribano de Cámara, de la Audiencia de estas Islas"[788]. Las palabras del gobernador dejaban caer que la baja estima de Bagge era motivo suficiente para ignorar el escrito del que planteaba que solo era una artimaña para ganarse el favor real y no un medio útil para las islas.

De las noticias que pudo reunir el gobernador Arandía sobre Bagge, de origen irlandés, pudo saber que, sin precisar el año exacto de su llegada a las islas, ya se encontraba en ellas en el de 1735 o el de 1736. Este entró en contacto rápidamente con el capitán Vicente de Lucea, vecino de Manila, quien le dio alojamiento en su casa. Se dice en el testimonio que persuadió a este convenciéndole de ser un representante de los directores de la Compañía Real de Filipinas de 1733 proyectada en Cádiz y "explorador del comercio de la India y Colonias adyacentes para reglar por las noticias que comunicase el sistema de comercio que se había de emprender en las naos que se estaban aprestando para traficar de Cádiz a China por el estrecho de Sonda"[789]. Esta versión fue puesta en duda ya que algunos amigos de Vicente de Lucea afirmaron que si ese fuera el caso y cometido de Bagge tendría que haber venido "revestido de recaudos que calificasen dicha comisión". También otras informaciones decían que había estado mucho tiempo en la colonia holandesa de Batavia en una de las compañías de la milicia.

[788] Carta de Pedro Manuel de Arandía, gobernador de Filipinas, a Julián de Arriaga dando cuenta de la mala fama de Ricardo Bagge …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.
[789] Testimonio de la certificación dada por el escribano de Cámara del año en que pasó a estas islas Ricardo Bagge y en qué calidad, oficio u ocupación, Manila 21-VII-1757, en Expediente sobre proyecto de Ricardo Bagge, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

Hicieron juicio de Bagge afirmando de él "que a la primera vista se manifestaba su falta de facultades"[790].

La versión dada por Bagge sobre los motivos que le condujeron a Filipinas nos daría una pista más sobre hasta qué punto se quiso poner en práctica la Real Compañía de Filipinas más allá del ámbito peninsular. Sin embargo, por las otras noticias contenidas por el testimonio, Bagge se presentaba más como un aventurero, aprovechándose de esa coartada ante un vecino de Manila. Si fuese el caso del miliciano de Batavia nos daría una idea de en qué medida se propagaba la información, un tipo de información sensible para los intereses hispánicos por su importancia económica y que tanto interesaba a la Monarquía, y de la que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales procuraba estar al tanto, como demostró el suceso del *Langerak*[791].

Sin embargo, a pesar de las contradicciones, no perdió Bagge la confianza de Vicente de Lucea y trabajó a su servicio con caudal fiado para el comercio de las islas en un barco de mediano porte llamado *Príncipe de Asturias*. Al parecer "no era nada desaliñado para la negociación". No tardó en matricularse como piloto, obteniendo la plaza de segundo piloto en el patache *Nuestra Señora de Covadonga* que viajó a Nueva España el año de 1740. El interés principal en dicho viaje fue comercial y no tuvo buen final para el implicado quien al parecer estaba al cargo de varias consignaciones:

> se interesó en crecida cantidad de pesos que tomó a corresponder y vencido el viaje pagó varias cantidades de fondo descubierto a el dicho Capitán Dn. Vicente de Lucea y Lerea en cantidad de pesos que le dio para dicho viaje, a su hermano el Capitán Dn. Martín de Madaría, y a un su pariente Don Thomas de Endaya por las varias fianzas en que los metió y como estrechasen al dicho Bagge a la Justa paga de lo que quedó a deber hizo levantamiento de Bienes por lo que fue preso y procesado criminalmente y se formó concurso de acreedores contra el susodicho.[792]

Sin embargo, aparentemente los estragos de Bagge no quedaron ahí. En el juicio de residencia hecho a Gerónimo Montero, general del patache *Covadonga* el año de 1740, se hizo cargo a Bagge por su impericia náutica. En el momento en el que le tocó hacerse cargo del navío, en función de la plaza que ocupaba, al montar la punta de Santiago

[790] Ibídem.
[791] Véase el capítulo IV.
[792] Testimonio de la certificación dada por el escribano de Cámara…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

estuvo a punto de naufragar sin hacer caso a lo que decía el piloto tercero. Por estos hechos fue condenado a restituir su sueldo de piloto segundo, al pago de las costas del juicio de residencia junto a Gerónimo Montero, así como la inhabilitación para ejercer como piloto en ningún barco del rey ni de particulares "sin que preceda haber hecho dos viajes a lo menos por la Carrera que se hayan de navegar dando de ello información con cuatro testigos los dos Pilotos que digan haber navegado en aquella Carrera y lo demás que en dicha sentencia se expresa"[793].

La trayectoria de Bagge en las islas, conforme al contenido de los testimonios conservados, no suponía una buena carta de presentación aunque sí se dio algo paradójico en la valoración del proyecto. En un principio fue estimada su figura en función del contenido del mismo por parte del Consejo de Indias. En ese caso hablaba el memorial por parte de su autor. Pero, después, Arandía, en función de la información reunida sobre el mismo, hizo prevalecer su imagen como personaje interesado y aprovechado cuyas ideas expresadas en el memorial que remitió se veían ensombrecidas por sus acciones como había dejado caer el gobernador en su carta.

6.3.2. El proyecto de Ricardo Bagge visto por el gobernador Pedro Manuel de Arandía.

En el testimonio ofrecido por el gobernador Pedro Manuel de Arandía se incluyó una noticia sobre lo dispuesto respecto a algunos capítulos del proyecto. A lo largo de su exposición va desacreditando algunas de las afirmaciones que Bagge hizo en su memorial relacionadas con la información que proporciona sobre las islas. Esta noticia se estructura en doce puntos mediante los que va tratando con particularidad y en orden similar a los que dispuso Bagge en su escrito.

Por el primer punto se canalizaba la acción y fomento del cultivo hacia los alcaldes mayores responsables del cumplimiento de esa actividad. Por orden del gobernador se darían instrucciones a estos y a los corregidores de las islas, en la provisión de sus empleos, previniéndoles que hicieran sembrar a los indios de su distrito los árboles frutales y plantas que en ellos se produjeran y en el momento de la visita lo hicieran con los nuevos cultivos, de lo que se tomaría cuenta en sus residencias. Sobre

[793] Ibídem.

esta primera medida incluía otro testimonio adicional respecto a su aplicación desde el año de 1755[794].

Desde aquel año, concretamente desde el 12 de septiembre, se habían dado por bando impreso del gobernador las instrucciones concernientes a este primer punto del proyecto. En este se definía el objetivo: "solicitar por cuantos medios se consideren proporcionados a conseguir el fin de que abunden todos los fondos necesarios, y útiles para la subsistencia, y comodidad de los Naturales, y residentes en el distrito de esta gobernación"[795] como uno de los principales encargos del gobierno. Para conseguirlo ordenaba a todos los tributarios de los pueblos y provincias de las islas la siembra y plantío anual de al menos diez plantas de árboles de cacao, en los lugares más adecuados, o de coco, o de bonga[796], o diez pies de pimienta. Al final de cada año se manifestaría al juez a cargo de la visita diez pies de las plantas que hubieran echado raíces. Las precisiones no terminaban aquí:

> Y porque según la calidad de terreno de cada Pueblo, y comodidad de tierra, que cada tributante tenga se ha de entender la referida Orden, se comete a dichos Corregidores, y Alcaldes mayores, que cada uno en su distrito con comunicación de Ministro Doctrinero, y principales de cada pueblo arregle la calidad de plantas, y número que en cada un año se han de verificar arraigadas, conforme a la distribución, que se haga de cada Tributante. Y si alguno no tuviese tierra propia, y la hubiese baldía, y realenga en los términos del Pueblo, se asignará la competente para el referido fin, con dicha comunicación de Doctrinero, y principales, y en la misma conformidad arreglarán dichos Alcaldes mayores la forma en que se han de entender dichas plantas en las tierras, y haciendas de particulares, o Comunidades; de forma que, o el dueño de la hacienda ha de cumplir con dar presas dichas plantas cada año, al respecto de hombres tirbutantes, que residan en ella, o se ha de componer con los inquilinos para que estos lo cumplan.[797]

La variedad mencionada para el cultivo no era muy amplia, en cuanto al algodón como planta estimada y de importancia para confeccionar tejidos fue tratada al margen de las incluidas en estas órdenes. En estas también se tuvieron presentes los castigos por

[794] Testimonio de lo practicado por el gobernador Pedro Manuel de Arandía sobre el proyecto de Ricardo Bagge, Manila 24-VII-1757, en Expediente sobre proyecto de Ricardo Bagge, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.
[795] Bando del gobernador Arandía para fomentar el cultivo en las provincias, Manila 12-IX-1755, en Expediente sobre proyecto de Ricardo Bagge, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.
[796] Se refiere a un tipo de fruto y al árbol que lo produce. Relacionado con actividades de tejido y tinte.
[797] Bando del gobernador Arandía… AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

incumplimiento, algo que había expresado el propio Bagge cuando se refirió a los seis primeros capítulos de su proyecto.

El segundo punto tratado por Arandía en sus comentarios sobre el proyecto fue el de la canela, cuyo cultivo lo consideró inadecuado al terreno de las islas, negando también que pudiera aprovecharse la de Mindanao donde se encontraba el presidio de Zamboanga. Afirmaba que en esa zona no se obtuvo una canela con la calidad de la de Ceilán, sin embargo, se ha continuado su fomento en otros sitios "a fin de que la experiencia verifique cual sea a propósito". Y al respecto añadía que en la provincia de Tondo, en la hacienda de Maixalegui, perteneciente a los padres de la Compañía de Jesús, habían "prendido más de trescientos pies"[798]. Parecía guardar Arandía cierta similitud en su pensamiento sobre la canela con el que fuera gobernador de las islas unos años antes, Valdés Tamón. Este, ante las propuestas entusiastas que se dieron durante su mandato se expresó de manera más cauta ante el espejismo de la canela filipina[799]. Para Valdés Tamón no sería tanta su abundancia ni su calidad, por eso cuestionaba el gobernador su importancia económica. La conclusión a la que llega del Barrio Muñoz sobre la actuación de Valdés Tamón en este asunto es que el gobernador pudo mostrarse receloso por otros factores, además de los propiamente señalados sobre las características del producto. Por un lado, se encontraría el temor a una disputa con los holandeses, dueños del comercio de la especia, junto a una proyección incierta del fomento de su cultivo. Pero, por otro lado podía darse la sospecha de que los proyectos sobre la canela de Mindanao fueran una pantalla para los partidarios de mantener el presidio de Zamboanga[800].

El ánimo de Arandía parecía ser una continuidad respecto al que mostró en el pasado Valdés Tamón, aunque no sabemos si ese desdén que parecía mostrar se debía más al rechazo que le producía el memorial por lo que había descubierto sobre su autor o por las condiciones que rodeaban al cultivo de la canela en las islas. No podemos olvidar que cuando se refirió a una especia para su fomento en las islas esta fue la

[798] Testimonio de lo practicado por el gobernador Pedro Manuel de Arandía…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

[799] El potencial de la especiera fue un lugar común en todos los proyectos sobre Filipinas que hemos tenido ocasión de estudiar.

[800] DEL BARRIO, 2012:289-293. Al margen de esta cuestión, el mantenimiento del presidio resultaba fundamental para mantener la seguridad del sur de las islas. Ver al respecto la descripción hecha por el gobernador Valdés Tamón sobre el dispositivo defensivo del archipiélago, *Relación en que de orden de su Majestad Católica…se declaran las plazas, castillos, fuerzas y presidios de las provincias sujetas a su real dominio en las Islas Filipinas*, [1739], editado por CUESTA-INFANTE, 1995.

pimienta, de la que destacó su potencial en la carta que remitió en julio de 1755 cuando informaba al monarca sobre el establecimiento de la Compañía de abastos.

El siguiente era el del algodón. De esta planta decía Arandía que en las provincias de Visayas, Ilocos, Cagayán y Balayán se conocía su producción. En la última de estas la erupción del volcán a fines del año 1754 arruinó las tierras donde se había cultivado, pero previniendo esta contingencia y esperando un aumento de su cosecha se dieron órdenes a los alcaldes mayores de Cagayán e Ilocos para que procedieran a tomar todo el tributo, o la mayor parte de él, para poder abastecer a las demás provincias donde este escaseaba y no se viera interrumpida la confección de los tejidos de algodón que se realizaban. A pesar de que el terreno del resto de provincias no era el más idóneo para la planta también se había intentado su cultivo en estas, del que solo se produjo un relativo éxito en la Pampanga. Pero decía que todo era consumido en las provincias, por lo que solo se atendía a la demanda interna con este fomento:

> Todo se necesita para el servicio de la tierra, para los tejidos de mantas, terlingas, quinomies, lompotes, taficinas, quilenes, talicaos, toallas, paños, telas, manteles, y servilletas, y otros tejidos, que para vestirse hacen mixturados con seda; a más del que hilan para sus costuras, y bordados, y el que se consume en pabilos de candelas, y otros destinos, a que no basta el que se consigue, por lo que no es adaptable a lo que se proyecta.[801]

Esa afirmación de Arandía hacía necesaria la importación de algodón a las islas, algo que quedaba probado por la intención de establecer la Compañía de abastos tomada de la idea del oidor Calderón. Era en el algodón donde Bagge había previsto que en pocos años, con el rigor de su cultivo, podrían abastecer con géneros de las islas a Nueva España a un menor precio del que se importaba a Filipinas. Esto no solo permitiría reducir una gran cantidad de plata de las islas sino que permitiría la introducción de la alcabala.

Muchas esperanzas se habían fundado en el algodón, lo cual Arandía había reducido a términos reales si cargamos de veracidad lo que decía. Una pregunta que surge es, al margen de lo poco acertado o fantasioso que pudiera ser el contenido de la exposición de Bagge sobre el fomento del algodón, ¿hasta qué punto los intereses

[801] Testimonio de lo practicado por el gobernador Pedro Manuel de Arandía…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

particulares de las islas querían lograr el éxito y desarrollo de los puntos del proyecto? Poner en videncia un importante aumento de la producción para dar lugar a un consiguiente aumento fiscal podría no compensar el entramado comercial de Filipinas. Otra cuestión sería la postura que adoptara el gobernador, pero poca diferencia habría entre un rápido acuerdo con los intereses que denostaran el proyecto como en el hecho de enfrentarlos. Con esta afirmación del gobernador también se reducían las posibilidades de introducir la alcabala en las islas, aunque como ya hemos visto, desde la instrucción reservada se había apuntado a la no necesaria vinculación entre fomento económico y fiscalidad. No obstante, el criterio sobre su introducción se hallaba en manos de Arandía a no ser que se dieran nuevas medidas.

Descartaba el cultivo de la seda en las islas por la climatología adversa en cuanto a lluvias y tempestades. En el punto cinco de sus comentarios se ocupaba de la afirmación hecha por Bagge del uso que podría darse a un importante número de mano de obra que rodeaba la ciudad de Manila. Pero la disponibilidad que podía hacerse de estos individuos según Bagge no era tal para Arandía que negaba la ocupación que pudieran tener porque no había actividad en la que implicarlos, ya que según el gobernador no había en las inmediaciones de Manila pesquería de perlas, carey y conchas, ni tampoco lavaderos de oro como sí decía Bagge. Este hablaba de una enorme población ociosa de hasta 100.000 individuos de los que solo 10.000 se hallaban ocupados y que podían trabajar en los tejidos de seda y algodón también[802].

Arandía llegaba a la conclusión que "persuadidos estos naturales a valerse de su trabajo, en los distintos servicios a que se emplean, no desentendiéndose de hilar, teñir la seda, verificarla, tejer, y hacer medias, en que por falta de facultades con que costearse, son pocos los que se aplican, sin embargo de que estimulo en la parte que es practicable a su conseguimiento"[803]. Ignoraba también Arandía todo lo expresado por Bagge respecto a lo dicho por este sobre la construcción naval y los trabajos que la rodeaban "pues la falta de realidad en su aserción, se ha pulsado por este Gobierno en las grandes dificultades que hay que superar", resaltando "que es casi increíble el costo a quien venía como yo impresionado de lo contrario por expresiones de hombres que

[802] Consulta del Consejo de Indias para mejorar el comercio de Filipinas…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,97,N.14.
[803] Testimonio de lo practicado por el gobernador Pedro Manuel de Arandía…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,160,N.23.

hablan en lo que no han tenido inteligencia y hacen crítica de cuanto se opera a desestimar el trabajo y aplicación en cuanto no tienen influjo activo o pasivo"[804].

En el punto séptimo que trataba sobre la composición de una Compañía lo despachaba rápido Arandía con la mención hecha sobre la que aprobó y estableció a partir de 1755, la cual no pudo mantenerse y fue disuelta al año siguiente. Con esto vino a decir el gobernador que la medida centrada en la creación de una Compañía había demostrado su imposibilidad. Evidentemente los términos propuestos por Bagge no fueron los mismos que los que inspiraron la Compañía de abastos pero sí podían compartir condicionantes a la hora de su formación como la participación de los vecinos de la capital o la implicación de las obras pías, cuyos administradores eran bastante reacios a ceder los caudales a este tipo de fórmulas comerciales.

Sobre el tema del salitre refirió un caso concreto. Fue el de Vicente Villaseñor, vecino de Manila, quien se dedicó al beneficio y laboreo de este pero del que obtuvo pobres resultados. De los que solo podían destacarse altos costes que no lo hacían ventajoso frente al adquirido en China o en la costa de Coromandel. Añadía que la operación también podía descartarse por los testimonios ofrecidos por los oficiales reales "con que se prueba lo despreciable de esta proposición". Por lo que había referido Bagge un punto de conflicto podía hallarse en los mismos oficiales reales, pero no sabemos en qué medida el interés particular de estos chocaba con que se hiciera un asiento para la explotación del salitre en las islas como contenía el proyecto. La conclusión a la que había llegado Arandía era la contraria a la del irlandés[805].

El punto noveno era reiterativo sobre la producción de las islas y el valor comercial de esos productos. Un tema que Arandía trasladaba a la aplicación de un nuevo impuesto que había establecido. En cuanto al almojarifazgo poco tenía que decir ya que informaba del mismo separadamente en virtud de la Real Cédula de 1 de julio de 1755. El once trataba sobre el despilfarro que se producía en la ribera de Cavite y el ahorro que esperaba podía aplicarse al mismo. Decía el gobernador que esos costes no superaban los 27.000 pesos anuales y que el aumento de ellos se producía porque cada vez había que ir a buscar y cortar las maderas más lejos por lo que, según él, gran parte de la solución pasaba por tener los almacenes del arsenal bien proveídos y no únicamente en los momentos en los que fuese necesaria la madera.

[804] Ibídem.
[805] Ibídem.

El siguiente punto estaba dedicado también al ahorro pero al que podía aplicarse a los sueldos de tripulantes y oficiales, para ello decía Arandía que sobre este asunto ya se habían tomado medidas mediante las nuevas ordenanzas que se habían promulgado para la Carrera de la Nueva España afirmando que el gasto anual no excedía de los 30.000 pesos. El último apartado era el que había dedicado Bagge al beneficio global que podía percibir la Real Hacienda en las islas, un rendimiento que alcanzaría algo más de 100.000 pesos. Este lo daba por respondido Arandía en función de lo que había tratado en los apartados anteriores y remataba con una última condena sobre el autor:

> y satisfechas las reflexiones de el Proyecto en que Don Ricardo Bagge se debió de la puridad e instrucción con que se deben tratar, asuntos de esta naturaleza a que procedió suponiendo su práctica en ocho años callando que no pudo tener alguna por haber estado los seis en una prisión, y los dos anteriores en las agencias que certifica el Escribano de Cámara de la Audiencia de estas Islas.[806]

Poco quedaba a juicio del gobernador por útil en el proyecto de Bagge, más allá de la aplicación de un bando para los corregidores y alcaldes mayor para el cultivo y fomento de determinados frutos y otro específico para el cultivo del algodón en las provincias de Ilocos y Cagayán. Esta fue la primera fase destacada por la aplicación en Filipinas de un proyectismo concreto, generado en las mismas islas pero que desde ese punto de partida en la década de 1740 fue asumido y supervisado por las altas instituciones del gobierno indiano, buscando su adecuación en las directrices que desde la Corte se estaban planteando y especialmente por parte de Ensenada como secretario de Marina e Indias.

Estas ideas, generalmente de carácter económico, pero de mayor alcance al margen de este, no podían ser ignoradas completamente por aquellos interesados en cambiar la situación de las islas. El marqués, como responsable de la política indiana, no podía dejar de prestar atención a esos escritos. A esto se unía la capacidad no solo por adecuar la política indiana que quisiera definir en el marco de su proyecto reformista, sino, y de forma más específica aún, el papel que tocaba a Filipinas dentro de todo ese marco de actuación que se caracterizaba como un período preparatorio para la Monarquía en la que pudiera obtener las mayores ventajas conforme a sus intereses en la siguiente guerra que enfrentara a Francia e Inglaterra.

[806] Ibídem.

* * * * *

Este fue el recorrido hecho por el proyectismo aplicado a mediados del siglo XVIII en Filipinas. Desde el punto de vista teórico su camino se había fraguado durante largo tiempo abarcando todas las décadas de la primera mitad del siglo, ahora bien, su trayectoria no estaba completa. Su puesta en práctica estuvo caracterizada por la misma lentitud que se había apoderado de la tramitación burocrática en la escala administrativa cuando apenas eran presentados los memoriales o proyectos, muchas veces en pugna con determinadas esferas políticas cortesanas.

Tuvo lugar una rearticulación, esta vez de la mano de Ensenada en la que, como sucediera unas décadas antes con José Patiño, se conjugaban tres elementos destacados: la formulación teórica, el impulso ministerial y el principio de ejecución. Es más, esta combinación estuvo reforzada, especialmente en el énfasis de este último, por las indicaciones que desde la Secretaría de Marina e Indias se dieron al compás de las consultas del Consejo de Indias en la recepción y vista de los memoriales isleños y, posteriormente, con las pautas otorgadas por Ensenada al gobernador Arandía, las cuales desarrollaron la capacidad interpretativa y ejecutiva del gobernador y capitán general de Filipinas.

Si habíamos hablado anteriormente de la Compañía de Filipinas propuesta por Patiño en 1733 como un hito principal en cuanto a la plasmación teórica terminada cuyo siguiente paso más próximo era la manifestación real de su funcionamiento, es innegable constatar que el segundo hito tuvo lugar en 1755 en las islas de la mano del gobernador Pedro Manuel de Arandía, con las directrices que expusiera una década antes el oidor Pedro Calderón Henríquez. Una segunda referencia que, como sucediera con la primera, llegó a alcanzar su forma perfecta sobre el papel pero, sobrepasando este límite, verificó su existencia con la realidad de su actividad aunque fuera por breve tiempo al anunciar Arandía apenas un año después su disolución.

En el espacio que separó a ambos proyectos de compañía se reelaboraron ideas y se siguieron manejando conceptos hasta propiciarse un cambio en la irradiación proyectista, primero desde la Península en tiempos de Patiño, después desde las Filipinas en la década de 1740, atendiendo en este caso más a un contexto concreto y a unas medidas circunscritas al marco político de las peculiaridades insulares. Un esfuerzo de localización regional, comprensible por la sensibilidad cotidiana que pudiera despertar la situación de Manila y las provincias en un personaje como

Calderón Henríquez, familiarizado durante años con aquel contexto, pero que no olvidaba la dimensión que rodeaba al archipiélago, primero como eslabón de la navegación por el Pacífico hacia Nueva España y después como puerta y vaso comunicante con otros territorios asiáticos. Una coyuntura singular fue la expulsión de los sangleyes ordenada en 1744, de la que se hizo cargo el oidor como proyectista, y cuyos efectos no dejaron de repercutir en la década siguiente como no dejó de recordar el Consejo de Indias al referirse a las directrices que se le dieron a Arandía así como el examen que hizo de la puesta en marcha de la Compañía de ropas de Manila.

Pero no se trató únicamente de la capacidad económica que bajo la forma de compañía pudiera desprenderse para mejorar la situación de Filipinas, sino que unida a esta se intentó organizar un despliegue de fomento de la agricultura orientada a la exportación de productos propios de las islas y otros cuya aclimatación era muy favorable, unos precedentes que, a pesar de las crisis de gobierno como sucediera en 1762-1763, hallaron su continuidad en el reinado posterior de Carlos III cuya obra en el archipiélago como fue la del gobernador José de Basco y Vargas[807] conectaban en gran medida con las ideas y acciones que caracterizaron aquellas décadas centrales de la centuria definiendo un tipo de reformismo económico.

[807] LUQUE TALAVÁN, 2007:169-209.

Capítulo 7. El sistema del Galeón de Manila y la Carrera del Pacífico (1700-1754)

Parte I. El sistema comercial del Galeón

Durante más de dos centurias tuvo vigencia un sistema comercial que en sus orígenes fue definido como el más idóneo a la hora de cubrir una serie de objetivos: el primero y fundamental era garantizar el asentamiento en las islas Filipinas de la población española mediante el estímulo del comercio; el segundo era el sostenimiento de la empresa misional que llevaron a cabo las órdenes religiosas, no solo en Filipinas, sino también en otras regiones de Extremo Oriente; y por último mantener unidas al Imperio aquellas posesiones tan distantes, en este caso mediante una navegación intermedia entre Nueva España y el archipiélago y, por tanto, indirecta con España.

En un capítulo anterior hemos podido comprobar como uno de los mayores intereses del proyectismo formulado para las islas fue el de practicar su vinculación directa con la Península tanto náutica como económicamente. Junto a ese interés tanto teórico como práctico, en parte, se dio durante las mismas décadas la reformulación del sistema comercial del Galeón de Manila en función de la definición legislativa que había tenido hasta aquel momento. No es necesario mencionar que a su descripción normativa se acompañó una práctica que en muchos aspectos se alejaba o era contraria a las estipulaciones de la letra. Esto no era únicamente propio del comercio por el Pacífico ya que también la Carrera de Indias se convirtió en una moneda de dos caras: la oficial y la que podríamos denominar oficiosa.

En 1593[808] quedó definido el sistema comercial del Galeón por el Pacífico en términos restrictivos fijándose un permiso de ida, de Manila a Acapulco, y otro de retorno, añadiéndose a mediados del siglo XVII el fin del comercio entre los Virreinatos de Nueva España y Perú por aquel océano. No fue hasta el inicio del siglo XVIII, acompañado del cambio dinástico en la Monarquía, cuando, con ocasión de la revisión general del comercio de España con las Indias, se atendió de la misma forma al comercio que desde Filipinas se practicaba con Nueva España. Durante poco más de tres décadas se sucedieron las reformas, en las que se dejaba notar el peso que, a veces,

[808] Las disposiciones sobre el comercio de Filipinas fueron recogidas a partir de las cédulas de 11 de enero de 1593 y 10 de febrero de 1635 bajo la ley I tit. 45 lib. 9 de la Recopilación de Indias de 1680, véase *Extracto Historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias a instancia de la Ciudad de Manila y demás de las Islas Filipinas*, de Álvarez de Abréu, 1736, BDH, R/33062, f. r.-2v.

conseguía ejercer cada uno de los grupos de presión interesados. Unos en ampliar sus opciones comerciales en la Carrera del Pacífico y otros en reducirlas para aquellos a quienes consideraban un perjuicio para las suyas. Estos se definían corporativamente como: el Consulado de Sevilla y después de Cádiz, el Consulado de México y la Ciudad y Comercio de Manila que, a pesar de no estar constituida formalmente como los dos anteriores, en la práctica actuaba casi como ellos al unir a la institución del Cabildo secular a los compromisarios que nombraba para el comercio que, por reales disposiciones, tenía habilitado para Nueva España[809]. Ni que decir tiene que los intereses de la institución y compromisarios eran uno mismo.

A partir de 1734, fecha del último Reglamento dado a aquel comercio y que podemos calificar como definitivo en la medida en que no fue alterado hasta la década de 1760, quedó establecida una fórmula de compromiso pero que, como sucediera bajo la estela de los ordenamientos anteriores, en la práctica se convirtió en algo bastante alejado de lo que se había acordado. Era muy difícil para la Corona y los oficiales reales de las islas aplicar de la manera más fidedigna el texto de la ley, especialmente cuando esos mismos oficiales reales se insertaban y eran partícipes de los canales oficiosos en los que directa o indirectamente se hallaba incluida gran parte de la población española de las islas, bajo la tutela eso sí de los grandes cargadores manilenses y los factores que actuaban bajo las directrices de los mercaderes novohispanos.

No se trataba de una ceguera irreparable de la que no hubiera constancia, esta existió y se denunció en más de una ocasión. Sin embargo, se procuró hallar una postura equilibrada y en parte realista donde, a pesar del marco que se aprobase para dicho comercio, era inevitable que, este en parte, lo desbordara como un hecho que se legitimaba por su práctica pero que en el lenguaje jurídico-legislativo se apelaba a él sobre la base del texto que contenía. Este es un aspecto interesante pues se observaban una serie de códigos de uso administrativo en los que se incluían inclinaciones interesadas. No obstante, se transigía con ellas en la medida en que participaban de una negociación necesaria[810] para conducir y aunar los intereses políticos, sociales y económicos tanto de unas élites muy lejanas de la Corte como de los de la Corona que,

[809] Sobre la relación entre el marco institucional local y el comercio transpacífico en la primera mitad del siglo XVIII véase ALVA, 2013: 179-201.
[810] Sobre este concepto y la relaciones de poder que se daban entre los diferentes territorios de las Monarquías en la Edad Moderna véase CARDIM-HERZOG-RUIZ-SABATINI (ed.), 2012.

por las circunstancias materiales le era difícil gobernar unos dominios en los que la distancia se medía por años y aun con el éxito relativo que se obtuvo de ello[811].

A esto hay que añadir otro elemento de gran importancia para el sistema del Galeón. Este constituía uno de los dos planos de organización de la gobernación y capitanía general de las islas en base a los recursos fiscales que se obtenían de él y eran estos los que sustentaban el aparato político, militar y naval de Manila y Cavite junto a otros puntos de carácter estratégico establecidos en las islas Visayas y en Mindanao. Esta vertiente hacendística, basada en la relación comercial entre Manila y Acapulco, pudo sostenerse gracias a la posición privilegiada de Filipinas entre el Asia continental y la costa del Pacífico americano[812]. Por ello, el interés económico por la reforma del comercio transpacífico llevaba asociado un componente paradigmático del asentamiento hispánico en las islas, lo cual nos da una idea de la gran actividad desplegada sobre el sistema del Galeón durante la primera mitad del siglo XVIII y que siguiera tratándose como una cuestión central a la hora de definir una política indiana para el archipiélago como tuvo en cuenta el marqués de la Ensenada[813].

Al igual que en el caso del proyectismo ya analizado, durante la primera mitad del siglo XVIII se dio un intenso y amplio debate en torno al comercio transpacífico que generó, como no podía ser otra forma, un largo repertorio de opiniones, consultas, pareceres y esbozos de normativas susceptibles de aplicación. Todo ello proporcionó un gran cúmulo de contraste y contraposición sobre lo que debía ser el comercio de la Carrera del Pacífico y que nunca dejó de ser susceptible de revisión a la hora de abordar dicha cuestión, como sucedió durante los años en los que Ensenada fue Secretario de Marina e Indias. Por tanto, analizar todas esas opciones que se barajaron, así como los extremos de las posturas chocantes, se hace necesario para entender la situación a la que podía enfrentarse el marqués a la hora tomar cualquier decisión sobre el sistema del Galeón de Manila.

[811] Sobre esta cuestión véase GARCÍA-ABÁSOLO, 2015: 1843-1868. Algunos aspectos ya han sido comentados en el capítulo anterior.
[812] FRADERA, 1999: 21-22.
[813] Sobre la relación de la actividad del secretario de Marina e Indias y el tema del Galeón de Manila véase el capítulo VIII.

7.1. La reformulación normativa del sistema comercial del Galeón de Manila (1700-1734).

El hecho más significativo de la disposición legislativa del comercio de la Carrera del Pacífico fueron las cantidades en las que se valoró la carga que podían enviar los vecinos de Filipinas a Nueva España y el retorno en plata que, producto de las ventas en la feria de Acapulco, podían traer. A esto se sumó el número de navíos autorizados para hacer los viajes, que fueron dos, aunque esta parte no se cumplió siempre, así como las restricciones a otros vecinos y mercaderes que no estuvieran asentados en las islas, igualmente incumplido por los comerciantes novohispanos. Durante algo más de un siglo, desde 1593 hasta 1702, el permiso se fijó en 250.000 pesos de carga en mercaderías en Manila y 500.000 pesos de retorno en plata desde Acapulco.

En comparación con el siglo XVII[814], el XVIII puede parecernos de una actividad frenética en cuanto a la redacción de diferentes reglamentos para el comercio de Manila pues podemos destacar cinco en apenas setenta años: 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769, señalando el corto espacio de tiempo transcurrido entre los de 1720 y 1734. En estos años el debate sobre el comercio del eje transpacífico fue más intenso y disputado, pero no dejó de buscarse un equilibrio[815] entre este y la Carrera de Indias. En ese período también jugaron un papel otras alternativas comerciales con Oriente, como ya hemos tenido ocasión de analizar, cuando Patiño buscó la conexión con la Compañía de Ostende en la década de 1720 o procuró el establecimiento de compañías para Filipinas, de inspiración privada o mixta en la década siguiente.

En estos reglamentos, además de observar un aumento constante del permiso de comercio, incluyeron otros aspectos como la composición de la Junta de Repartimiento, el avalúo de las mercancías y qué organismos o representantes del gobierno, aparte de los vecinos y comerciantes, podían participar en aquel tráfico[816]. El primero de estos, el de 12 de agosto de 1702 marcó una diferencia importante respecto a la situación anterior y fue el aumento del permiso a 300.000 pesos a la ida y 600.000 de retorno. Otro cambio importante se produjo con el de 1720 al prohibir al comercio de Manila los tejidos de seda. Las protestas no fueron pocas y no se tardó en acordar un nuevo

[814] En 1640 Juan Grau y Monfalcón, procurador de la ciudad de Manila, se dirigió a las autoridades novohispanas solicitando mediante un memorial la ampliación del permiso de comercio para los vecinos de las islas pidiendo que pasara a 500.000 pesos con un retorno de 800.000 pesos. DÍAZ-TRECHUELO, 2001: 165-166.
[815] YUSTE, 2007: 58-59.
[816] Puede verse una síntesis de estos reglamentos en VALLE, 1992: 35-59; YUSTE, 2007: 59-63.

reglamento revocando además esa prohibición en 1724. El Reglamento de 1726 eliminó el valor del comercio en cuanto a la marca de un permiso en pesos y lo midió sobre la base de un número determinado de piezas para su carga, estas fueron 4.000 cuyo producto de venta en Acapulco podía ser retornado íntegramente. Este permiso, que se hizo efectivo a partir de 1729, se puso en período de prueba durante un quinquenio, pero cuando el segundo galeón enviado bajo esas condiciones retornó a Manila más de 2.000.000 de pesos cundieron todas las alarmas.

Pese a que la cantidad pondría el foco de atención sobre los retornos que produjeran las piezas del permiso cabe señalar que esas cifras no eran desconocidas y que anteriormente ya se habían dado. El galeón *Santo Cristo de Burgos* que hizo su tornaviaje en 1717, llevando a las islas al nuevo gobernador Fernando de Bustamante y Bustillo, transportaba cargados 2.071.000 pesos. Aunque hay que decir que el galeón había sido despachado en 1715 y había retrasado su ciclo comercial un año debido a una arribada[817].

No obstante, la Ciudad de Manila, consciente de las consecuencias que esta situación podía tener, no tardó en informar al rey cuando llegó el galeón a Filipinas el año 1731[818]. Previendo la reacción desde el Consulado peninsular por "la monstruosidad que un solo galeón produjese tan aventajados efectos", se apresuraron en desgranar las partidas de esa enorme cantidad de plata[819]. Era llamativa la alta cifra de los rezagos, unos 552.987 pesos y 4 granos, que ellos solos constituían casi el retorno anterior del Reglamento de 1702.

Para dar fe de esa coyuntura puntual hacía la comparación con el galeón *Sacrafamilia* que hizo viaje el año anterior 1729-1730 y fue el primero en practicar el Reglamento de las 4.000 piezas. Del producto de la venta trajo de retorno 705.188 pesos y 7 tomines, incluidos en estos rezagos anteriores, y que sumando esta cifra a la anterior de los rezagos que al año siguiente trajo el *Nuestra Señora de Guía*, 552.987 pesos y 4 granos, aun cuando estos fueran únicamente producto de las 4.000 piezas del

[817] YUSTE, 2007: 65-67.
[818] Carta de la ciudad de Manila informando sobre el registro de plata que llevaban los galeones de 1730 y 1731, Manila 11-XI-1731, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1722/1732, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,208,N.1, ff. 937r.-940v.
[819] De la que solo correspondían a las 4.000 piezas del permiso cargado en el navío *Nuestra Señora de Guía* 1.702.003 pesos de un total de 2.423.234 pesos, 1 tomín y 10 granos, puntualizando que se había tratado de una feria próspera y que una cantidad extraordinaria como esta era difícil que se repitiera. El resto, 552.987 pesos y 4 granos, eran la masa de rezagos antecedentes; y otros 168.240 pesos, 1 tomín y 6 granos el situado real, el situado eclesiástico, los situados de las Marianas y las órdenes religiosas, los sueldos y pagas de los soldados y marinería.

Sacrafamilia (aunque se especificaba que venían de otros años antecedentes), importaba todo un retorno de 1.258.175 pesos, 7 tomines y 4 granos. Y remataba la misiva con esta conclusión:

> de donde se infiere con toda certidumbre que si antes las naos de esta Carrera tenían solo de retorno seiscientos mil pesos, y estos incluidos en tres mil piezas ciento más o menos, el adelantamiento de trescientos a cuatrocientos mil pesos es el único beneficio que se puede considerar se utiliza en la permisión de las cuatro mil piezas, constancia tan instrumental que no deja la menor duda, y puesta a los soberanos pies de V.M. expone reverente esta ciudad y su Comercio para develar el concepto que puede haber formado la oposición deseosa de que a estas Islas se le limite su tráfico, hasta dejarlo en estado que sea imposible reportar las pérdidas y atrasos que en pocos años hizo práctica la pasada prohibición; considera esta Ciudad y Comercio la instancia que se podrá producir en su contra, pero como viese esperanzada de que V.M. extiende los favores de su soberanía hasta las últimas partes del Orbe, no ha de ser la distancia ni la oposición motivo de que los clamores de esta afligida república dejen de llegar a los soberanos oídos de V.M. para que su paternal amor nos afiance el beneficio de mantener este comercio bajo las últimas reglas que quiso establecer V.M.[820]

Según estos cálculos, el permiso de 600.000 pesos se había ajustado a unas 3.100 piezas de carga. Siguiendo la lógica de la Ciudad y Comercio, de estas, por tener fijado su precio y beneficio, no podían aprovechar su mejor rendimiento el cual solo se había logrado liberalizando el retorno, aunque decía que este provecho solo se ajustaba a las 900 piezas más que podía cargar hasta completar las 4.000 y que le proporcionaban entre 300.000 y 400.000 pesos de adelantamiento. Sin embargo, como decimos, el resto de las 3.100 piezas ya no se ajustaba a ninguna valoración. Una estimación que hacían la Ciudad y Comercio de Manila de manera interesada[821] claro está, pues en ningún reglamento se estipulaba que el permiso en pesos se acordara a una determinada

[820] Carta de la ciudad de Manila informando sobre el registro de plata… AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,208,N.1, ff. 938v.-939r.

[821] Una de las prácticas fraudulentas que se hicieron en el galeón fue la alteración de los valores de las mercancías que se cargaban ajustándose a facturas declaradas por los comerciantes, motivando de esta forma un exceso de carga por la infravaloración que se hacía. Pero, si tomamos que esas 900 piezas proporcionaban entre 300.000 y 400.000 pesos de beneficio, y teniendo en cuenta el libre retorno del producto de las piezas, si lo extendemos al resto de las 3.100 piezas, el total de las 4.000 piezas daría una cantidad de entre 1.333.333 pesos y 1.777.777 pesos aproximadamente. Por tanto no aventajaba únicamente en 300.000 o 400.000 pesos, sino que como mínimo doblaba el retorno de los 600.000 pesos del permiso anterior pudiendo llegar a triplicarlo. Este cálculo era posible si pensamos en un valor similar para todas las piezas, cosa difícil cuando la seda tendría más valor que otros géneros y frutos.

cantidad de piezas, sino que estas se cargaban en función de su cuantía hasta completar el permiso.

En esta carta dejaba constancia de los dos extremos, uno que se ajustaría a unos mínimos y otro a unos máximos, siempre y cuando la misma carga se ciñera a las 4.000 piezas, punto este que como sucediera con el permiso valorado en pesos también se incumplió. En el caso del navío *Nuestra Señora de Guía* se hallaron registradas, aunque fuera del permiso de las 4.000 piezas, 24 piezas que se remitían como regalo a diversas órdenes religiosas y hospicios de Nueva España, lo cual no estaba permitido expresamente por uno de los capítulos del Reglamento. Pero como este no aclaraba pena en caso de incumplimiento se recomendó al virrey marqués de Casafuerte, que las piezas embarcadas como reglaos que no se incluyeran dentro del permiso de las 4.000 se darían por perdidas[822].

Pero los excesos fueron mayores que esas 24 piezas, ese año de 1729 se decomisó en Acapulco un exceso de 285 fardos, 49 churlas de canela con 7.105 libras, varias marquetas de cera[823], tancales[824], tinajas y 19 cajones de tejidos de seda. Al año siguiente en el *Sacrafamilia* 319 fardos y 694 de los denominados géneros "voluminosos"[825].Y no podemos conocer las piezas que se embarcaron y que no se declararon bajo ningún tipo de concepto.

El galeón *Nuestra Señora de Guía* volvió a hacer viaje el año 1732 a Acapulco. El 8 de mayo de 1733 escribía el virrey marqués de Casafuerte[826] desde México informando de la llegada del galeón el 19 de febrero al puerto novohispano, se procedió a su descarga y se comprobó que el permiso venía ajustado a las 4.000 piezas, para el 6 de abril el galeón estaba listo para emprender el tornaviaje. Ese año no se hizo feria con las mercaderías y géneros que transportó debido a que los intereses comerciales novohispanos estuvieron centrados en la feria de Jalapa por la llegada de la flota el año 1732. Ante esta situación los cargadores de Filipinas y sus efectos se quedaron en el Virreinato para llevar las mercancías a México y venderlas más favorablemente. Pero a pesar de no celebrarse la feria, y una vez pagados los derechos reales y otras cargas estipuladas, se embarcaron en el galeón 841.962 pesos 2 tomines y 9 granos en

[822] Testimonio nº 1 de autos de la visita y reconocimiento del galeón *Nuestra Señora de Guía*, México 12-XI-1731, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1722/1732, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,208,N.1, ff. 818v.-819r.
[823] Porción de cera sin labrar.
[824] El término hacía referencia a un tipo de recipiente.
[825] BARRIO, 2012: 270.
[826] Carta del marqués de Casafuerte sobre la llegada del navío Nuestra Señora de Guía, México 8-V-1733, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,120,N.10.

concepto de retorno a las islas Filipinas. De estos, 650.216 pertenecían a los vecinos de Manila como producto de rezagos de los galeones antecedentes. El resto, 191.216 pesos 2 tomines y 9 granos eran el situado de las guarniciones, salarios de ministros, limosnas de misiones y estipendios eclesiásticos. Decía el virrey que el Virreinato quedaba abastecido de ropa de China para mucho tiempo.

Aunque era notorio y conocido que los retornos del Galeón superaban, y a veces con creces, la cifra fijada en los reglamentos el hecho de que se permitiera abiertamente bajo las 4.000 piezas no sentó nada bien al Consulado de Cádiz ni tampoco a las autoridades novohispanas que consideraron demasiada tal fuga de plata por el Pacífico. El marqués de Casafuerte, virrey de Nueva España, recomendó el restablecimiento del Reglamento de 1720 al término del quinquenio. En el siguiente de 1734, se excluyó la regulación por piezas y se volvió a establecer el permiso en una cantidad de pesos determinada, esta vez con otro aumento, de 500.000 pesos de carga y 1.000.000 de retorno. Podemos decir que este tuvo un carácter más duradero hasta la promulgación del de 1769 que estuvo acompañado con el establecimiento del Consulado de Manila.

Observando la evolución del permiso parecía constatable que, aunque fuera de forma lenta, la Corona, junto con algunos miembros de la Corte y el gobierno, estaba dispuesta a reconocer o integrar una mayor cantidad de plata en los permisos, o lo que era lo mismo, a dar carácter legal a un porcentaje de la plata que hasta entonces llegaba a las islas oculta, sin declarar y de manera fraudulenta; era una forma de aprobar lo inevitable, las consecuencias de determinadas prácticas que no se ajustaban a derecho pero contra las que difícilmente se podía actuar con eficacia. Y aunque observaban y reconocían el perjuicio no estaban dispuestos a aplicar la mayor, que era el cierre completo del comercio transpacífico o, en el otro extremo, la liberalización completa de la carga y los retornos.

Este perjuicio normalmente se atribuía a que el exceso de carga del galeón inundaba los mercados de las Indias impidiendo a las flotas y galeones de Nueva España y Perú obtener buenos rendimientos en las ferias de Jalapa y Portobelo. Parte de este perjuicio también era ocasionado por el Navío de Permiso de los ingleses, aunque las protestas eran mucho más airadas y aireadas contra el comercio del Galeón de Manila. El hecho de que afectara de la misma forma al Perú se debía al incumplimiento que en América se hacía de la prohibición de comerciar entre ambos Virreinatos por el Pacífico. Además se decía que los productos trasportados por el galeón tenían una mejor

salida, a pesar de su calidad inferior ganaban por ser más baratos y tener un consumo más extendido abarcando un mayor rango social[827].

En cuanto a las remesas de plata, ya hemos mencionado el exceso que era común sobre los retornos oficiales y cómo el Reglamento de 1726 vino a mostrar, esa vez de forma oficial, cuál era el volumen normal de plata, o qué cifras de esta se aproximaban más a las cantidades retornadas que por la vía del Pacífico llegaba hasta Filipinas. Pero según los cargadores y mercantilistas españoles aquello no suponía un tope, sino que las cifras se elevaban hasta los tres o cuatro millones, e incluso cinco. Y lo peor, como hacían constatar desde la Península, era que la mayor parte de esa plata no se quedaba en las islas ni la aprovechaban los españoles que allí se establecían, sino que esta pasaba a los comerciantes europeos y asiáticos. Sobre todo chinos, que actuaban en la región. Incluso, en el punto álgido del descrédito se llegó a afirmar que los ríos de plata drenados por el Pacífico hacia Asia eran equiparables, e incluso mayores, que la plata traída a España por las flotas de Veracruz[828].

Dejando de lado esta exageración, sí podía advertirse que el aumento de un cauce iba en detrimento del otro. Por eso desde Cádiz se aspiraba a reducir el comercio de Manila lo máximo posible, aunque como hemos tenido ocasión de ver, una de las claves se hallaba en la circulación de las mercaderías orientales y, por tanto, en una mayor recepción de plata que a estas acompañaba, disimulando este aspecto con la competencia que denunciaba el Consulado que hacían los tejidos orientales a las sedas españolas. De ahí todos los intentos y propuestas manejados por la literatura económica y la acción de gobierno en aumentar la retención en manos españolas de la plata que circulaba, ya fuera mediante compañías pensadas para conectar Filipinas con España o para radicarlas en el mismo archipiélago pero con una misma finalidad: reducir la intervención extranjera tanto europea como sangley en ese movimiento de plata y aumentar los beneficios de ese tráfico para los intereses privados y públicos de la Monarquía.

[827] BONIALIAN, 2012: 68-70.
[828] Ibídem: 70.

7.2. El planteamiento del debate sobre el Reglamento comercial del Galeón desde sus extremos: de la liberalización a la restricción.

Las posturas más contrarias se pusieron de manifiesto a través de la promulgación de los diferentes reglamentos. En un sentido restrictivo se interpretó el comercio transpacífico con el Reglamento de 1720 que llegó a la prohibición de los tejidos de seda china, uno de los artículos principales de la negociación manilense. Y en otro sentido liberalizador se obtuvo el Reglamento de 1726 que permitió el retorno del producto en plata de las piezas embarcadas sin restricción. Estas no se reflejaron únicamente con la redacción de estos reglamentos, sino que con anterioridad, desde el comienzo de la centuria, fueron abiertamente manejadas para la organización del comercio entre Manila y Acapulco.

Como mencionábamos antes, ante un comercio real pero difícil de cuantificar por los pocos rastros que dejaba y del que la norma no podía ser garantía en la que basar su medición, se postularon dos extremos que, en la masa de escritos sobre el comercio del Pacífico durante las cuatro primeras décadas del siglo XVIII, en muy pocas ocasiones dejó huella. En este caso sobre el que se inclinaba el comercio de Manila fue el de la liberalización, entendida esta como la libertad de cargar la cantidad que conviniera de mercaderías y libre disposición del producto de su venta en Acapulco para retornarlo. Esta aspiración estuvo representada por dos escritos. Eran estos dos memoriales impresos firmados por los representantes de los intereses comerciales de la ciudad de Manila cuya fecha estuvo determinada por el momento en el que fueron vistos en el Consejo de Indias en la Península. Entre esos años se intercalaba el Reglamento dado en 1702 para el comercio transpacífico. Ambos fueron preparados como contestación a los despachos de 5 de junio de 1697 por los que se dio forma al comercio entre Filipinas y Nueva España: toneladas, permiso, número de navíos, medidas de las cargas y derechos reales a contribuir.

7.2.1. El memorial de Francisco de Barambio.

Para ordenar la exposición, el primer memorial de Francisco de Barambio[829], de 1701, se estructuró en función del contenido de las Reales Cédulas de 1697 refutando punto por punto y añadiendo las observaciones que la Ciudad y Comercio de Manila tuvo por más convenientes. La primera era la negativa que manifestaban al aumento del indulto sobre el comercio de 75.000 a 100.000 pesos, que llegaba a constituir el 20% del retorno de los 500.000 pesos. No significaba que ese indulto se pagara de los 500.000 pesos, sino aparte de la cantidad. Esto suponiendo que el retorno se ajustara a esa cantidad, cosa extraña cuando el mismo nombre de indulto se practicaba para formalizar cantidades excedentarias. Sobre el permiso de las islas esgrimía el argumento del aumento demográfico que hacía insuficiente el disfrutado hasta aquel momento de los 250.000 pesos[830].

Decía no haber razón que apoyara el mantenimiento de esa restricción y señalaba cuatro aspectos que pedían necesariamente su aumento. El primero era el acaparamiento de las mejores mercaderías que podían hacer los principales cargadores de Manila y que tenían más fácil salida en Acapulco, pudiendo cargar estos todo el producto de sus ventas llegando a abarcar toda la cantidad del permiso en el retorno. El segundo se derivaba de la competencia que hacían los naturales de Nueva España a los vecinos de Manila en este comercio, siendo favorecidos de los ministros del Virreinato ante los isleños. En esta disputa no entraban los grandes cargadores, sino aquellos vecinos de menor caudal que por verse desplazados de la posibilidad de retornar sus caudales debían padecer demoras y más gastos para hacerlo en el siguiente galeón como rezagos. Aquí, aunque no lo explicita, pude verse que el producto de la venta del permiso de un galeón superaba con creces la cantidad fijada de 500.000 pesos. Daba a entender que esos excesos fuera de embarque perjudicaban a la población de Filipinas cuyo principal

[829] Memorial de Francisco de Barambio, en nombre de la Ciudad y Comercio de Manila sobre los perjuicios de la observancia de la cédula de 5 de junio de 1697, Madrid 21-IX-1701, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, ff. 846r.-867v.

[830] "Pero en los tiempos presentes en que la población se ha aumentado, que la constitución de aquel territorio no franquea otro medio para que reditúen los cortos caudales de sus regnícolas y en que por la frecuente introducción prohibida de extranjeros de estas mercaderías en Nueva España, han decaecido en tanto grado sus valores, no parece que puede dejar de persuadir con violencia al discurso en que lo que al principio fue proporcionada suma en tan corto número de comerciantes, y con las seguridades de tan crecidos útiles, pueda hoy, cuando militan tan diversas razones cifrarse todo el comercio de Filipinas al límite de esta cantidad, que según la minoración de precios, los riesgos, averías, arribadas, malas ferias, y costos que se causan, apenas pueden sanear los gastos de las primeras compras y los repartimientos de indulto". Ibídem: f. 852r.

sostenimiento era la participación en este tráfico. En la misma línea, en el escalafón más bajo se encontraban las viudas[831], soldados y otras personas de pocos recursos cuyas cortas cantidades de embarque eran las más difíciles a las que sacar rendimiento en el mismo ciclo anual del galeón. Estas se exponían a un mayor número de contingencias que el resto en ausencia de apoderados en Acapulco o México que se hicieran cargo de sus mercaderías y únicamente con la ayuda de algún factor o encomendero que hiciera el viaje a Nueva España, el cual no antepondría el encargo a su propio interés. Por último, la fragilidad comercial en la que se encontraban muchos vecinos por la dependencia financiera de las obras pías, los créditos de otros comerciantes, o la venta al fiado que les hicieran los sangleyes u otros extranjeros, y por razón de esos rezagos con suerte conseguían satisfacer sus empeños pero sin lograr el beneficio o, en el caso peor, no dar satisfacción de sus créditos.

Por todo esto, precisaba la Ciudad y Comercio de Manila que fueran retiradas las Reales Cédulas de 1697 y otras anteriores o posteriores que confirmaran o en las que se apoyaran estas; que concediera el rey para el tráfico entre Filipinas y Nueva España un galeón con 1.200 toneladas de buque y que el permiso se ajustara a la capacidad de carga que este tuviera o que en las islas se creyera como necesario. Se abandonaba así la idea de un permiso ajustado a un valor de carga para centrarse en el de la capacidad del navío pero sin especificar este, a conveniencia del comercio. Y de la misma forma se pedía el retorno íntegro del producto de lo que se cargara y como contribución a la Real Hacienda ofrecían el pago de 100.000 pesos por razón de indulto, a cambio no podía haber ningún tipo de intromisión de los ministros novohispanos en el galeón, ni registros ni apertura de fardos. Por último pedía que fueran confirmadas las disposiciones que dio el gobernador Fausto Cruzat y Góngora el año 1699 dejando únicamente en el entendimiento del reparto y carga del galeón a la Ciudad y Comercio de Manila, sin participación de oficiales reales.

Sobre aquellas órdenes contenidas en los despachos de 1697 dejó cuenta de su recibimiento y práctica en el Virreinato de Nueva España el oidor de la Real Audiencia de México Baltasar de Tovar[832]. Este centró su atención sobre los indultos que se habían

[831] Su actividad no se ciñó únicamente a un papel pasivo en cuanto a la participación en el comercio del Galeón de Manila. Algunas viudas contaron con una iniciativa comercial destacada, sobre este tema véase ALVA, 2016: 203-220.

[832] Carta de Baltasar de Tovar, oidor de la Audiencia de México, dando cuenta de lo que obró sobre las naos de China de 1700 y 1701 y propone declaración en algunos puntos, México 15-V-1702, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 8r.-17v.

practicado en las naos de China, haciendo vigente lo ordenado por los despachos recibidos que ponían fin a la práctica de los mismos. En el año de 1701, atendiendo el virrey a las reales órdenes del año 1697, pero sin aplicarlas inmediatamente, convocó una junta en la que tratar la cuestión. Recelaba el fiscal de esa asamblea por la oposición que encontraría al cumplimiento de las órdenes reales, no obstante, los votos de la junta se inclinaron a favor de la aplicación de los derechos reales. Pero lo que también había denunciado el oidor previamente ante el rey era que del indulto de los 100.000 pesos, realmente se percibía una cantidad mayor cuya diferencia no llegaba a las arcas reales, sino que se repartía entre el virrey y los ministros.

Se podía hacer un registro efectivo de las cantidades que transportaba un galeón, siempre y cuando se contara con oficiales de confianza en Acapulco, situación que rara vez se daba. Según las palabras del oidor, con la nao *San Francisco Javier* se computó su carga en más de 13.000 piezas, cifra que no superaba la tercera parte de su buque. Sin ahondar en el debate sobre las aplicaciones de determinados conceptos fiscales o la justicia que de estos se esperaba, las cifras son más que llamativas. Cabría discutir si el concepto de pieza utilizado para el galeón era muy dispar en Manila comparado con el que se hiciera en Acapulco o México, pero esto quedaba fuera de toda justificación cuando por los despachos de 1697 se definían las piezas sobre unas medidas concretas. Por tanto, si esta fue una evaluación fidedigna, en la medida en que esto pudiera ser posible, nos hallamos ante un comercio real muy alejado de los presupuestos que las leyes manejaban y que muy difícilmente se estaba en condiciones de cumplir. Evidentemente, de forma muy interesada por sus participantes, comerciantes, naturales, ministros, oficiales reales y todos aquellos que de una forma u otra vivían del sistema del Galeón. Como el comercio de Manila no se había ajustado a las medidas o a los tipos de piezas estipulados en 1697 es posible que entre los nombres de las 13.000 se contabilizaran muchas que quedaron excluidas según esos parámetros en los que se empleaban "nombres diminutivos y subdiminutivos", introducidos maliciosamente según apuntaba el fiscal del Consejo de Indias[833].

A pesar de esta información, destacaba Tovar la dificultad de recabarla, aun cuando no faltara gente dispuesta a obtenerla y empeñada en cumplir con celo su cometido como decía del oficial de Acapulco Juan de Pardiñas. Una de las diligencias en las que más insistió fue en la remisión de las certificaciones de los valores que traían

[833] Informe del fiscal del Consejo de Indias, Madrid 19-II-1702, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, ff. 873v.-874r.

los galeones de Manila, sobre todo para que pudiera hacerse cómputo en Nueva España del exceso del permiso, ya que este únicamente se componía de los valores que sumaban la cantidad de los 250.000 pesos. Aseguraba que nunca pudo obtener esas certificaciones ni registros originales. A estos inconvenientes se sumaban los ocasionados en la Junta de Avaluaciones, de la que formaban parte miembros interesados en el comercio transpacífico. Estos hacían valoraciones irregulares, reduciendo las piezas de su conveniencia y con las que comerciaban como los fardos, los cajones y la cera. Y aumentaban aquellas con las que comerciaban los vecinos de menos recursos, entre los que se hallaban las viudas y gente de mar como envoltorios, liachuelos, tinajas y tancalería. Unas alteraciones que pudieron comprobarse contrastando la información de las evaluaciones practicadas en 1697 y 1701.

Para evitar esos perjuicios, pensaba que los avalúos podían hacerse después de las ventas en la feria y fuera de dicha Junta. Terminaba su carta alegando que el mantenimiento de la prohibición de no superar el permiso de 250.000 pesos y la negación de las manifestaciones se hacían incompatibles con la estructura que el comercio transpacífico había desarrollado en sus muchos años de funcionamiento, desde el buque del galeón a la participación novohispana, y por ello decía al rey "permita el bando de las manifestaciones, pues con él ya que es imposible evitar el pecado no perderá V.Magd. los derechos de lo manifestado; que fuera de lo que deben pagar en Manila son doblados de la entrada en Acapulco". Previniendo por último que el rey comunicara al virrey que aun siendo consciente que la mercadería que se descubriera como perteneciente a un vecino de ese reino debía comisarse, actuara este con "templanza" y que dicha orden fuese de las más reservadas, sin comunicarla a otro ministro ni que se hiciese pública.

Curiosamente, el informe del fiscal del Consejo sobre el memorial de Francisco de Barambio, que examinó junto a otras peticiones y reclamaciones de las autoridades isleñas, se mostraba favorable a algunos de los pedimentos contenidos en aquel escrito. El fiscal reconocía que un aumento del permiso era a todas luces necesario y más cuando este se mostraba inalterado desde 1593 de tal forma que si se quería conseguir el incremento de la presencia española en las islas y su conservación el medio preciso para lograrlo era el comercio, y su ampliación era una condición inseparable del incremento de la población en Filipinas. Pero si en aquella fecha se habían señalado seiscientas toneladas de buque, su aumento era reconocido por el fiscal como una petición legítima, aunque esa concesión no se lograra en el total que pedía el comercio de las 1.200

toneladas. La postura favorable a esta decisión estuvo motivada por dos extremos de perjuicios notables: por un lado, podía darse una situación de despoblación y desamparo en Filipinas; por otro lado, que creciera su comercio con los extranjeros, destacándose más la presencia europea en aquellas islas para el comercio con los sangleyes. Esto provocaría una mayor intromisión comercial extranjera en los Virreinatos americanos[834]. Esta, además, ya se producía por una doble vía: la directa de sus respectivas colonias caribeñas y la indirecta de la Carrera de Indias.

Según el fiscal no habría perjuicio por el aumento de toneladas porque, a pesar de lo dicho sobre la competencia que ejercía el galeón con las flotas novohispanas, los géneros que se traficaban por la Carrera del Galeón no eran los mismos que por la de las flotas, cosa que como ya hemos visto anteriormente no era exactamente así. Lo que más preocupaba en el aprovechamiento de este comercio por los vecinos de Filipinas era el impedir que los comerciantes novohispanos, especialmente de México, coparan el permiso concedido estrangulando las capacidades y libre disposición de los manileños. Y finalmente, reiterando su postura, no hallaba inconveniente en el aumento del tonelaje pretendido por el comercio de Manila ni que de este pudieran retornar todos los rendimientos que tuvieren por bien cargar en el navío, de tal forma que los años de bonanza compensaran las pérdidas de otros en atención a que las ventajas de las ferias no siempre serían las mismas[835].

7.2.2. El memorial de fray Juan Abril (OFM).

El segundo memorial impreso del padre fray Juan Abril (OFM)[836], de 1703, fue la respuesta dada en nombre de la Ciudad y Comercio de Manila al Reglamento de 12 de agosto del año de 1702, reiterando parte de las réplicas que se hicieron a los despachos de 5 de junio de 1697 que vinieron a marcar una serie de directrices para el comercio entre Nueva España y Filipinas. Los dos puntos principales, que ya representó Barambio en los apartados cuarto y quinto de su memorial, en los que se centró el contenido de este, fueron: las toneladas para cargar, para lo que pedían el uso de un único navío de 1.200 toneladas máximo; y la forma de la medida de las piezas.

[834] Ibídem: ff. 882v.-883r.
[835] Ibídem: ff. 883v.-885r.
[836] Memorial de fray Juan Abril, de la orden de San Francisco, en nombre de la ciudad y comercio de Manila, Madrid 19-VI-1703, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, ff. 887r.-902v.

Por el Reglamento de 1702 se había establecido que la navegación la realizaran dos galeones de quinientas toneladas cada uno. Esto representó un cambio respecto a los despachos de 1697 en los que se especificaba también el uso de dos navíos, pero de menor tonelaje, de cuatrocientas toneladas cada uno en aquel caso[837]. Sin embargo, aseguraba como más ventajoso a la navegación el uso de un solo navío para cruzar aquel inmenso océano "que para las crecidas y violentas corrientes de aquellos mares en tan dilatado viaje no se ha hallado otro remedio eficaz y recurso que la robustez, estatura y fortaleza de las naos que tantos años se han fabricado y hoy subsisten, habiendo habido algunas de a 1.400 y 1.500 toneladas; de suerte que las naos que en otros mares ofrecieran riesgos en los de aquellas islas y su carrera dan seguridades"[838]. Añadía que los puntos de peligro se daban en las costas o en el golfo. En el primer caso se había tomado la precaución de acompañar al galeón con una embarcación menor que lo guiara hasta desembocar por San Bernardino; y en el caso del golfo el riesgo era que se hallaran los dos navíos juntos por la escasa visibilidad y el peligro de reunirse. Otra ventaja era el ahorro de costes desde la fabricación, en la que veía mucha diferencia entre un galeón enorme o dos de porte más pequeño, hasta los sueldos de marinería, pilotos, oficiales, soldados y capitanes. Por último sumaba a esta refutación de los dos navíos de quinientas toneladas la cuestión defensiva[839].

Este intento de transmitir la imagen de fortaleza náutica de los galeones, sin resultar ser un dato plenamente comprobado pues navíos de ese tonelaje eran imponentes, contrasta con la observación que hizo el marqués de Ovando, gobernador y capitán general de las islas Filipinas entre 1750 y 1754, cuando tuvo ocasión de examinar un galeón de la Carrera del Pacífico. En 1748 escribió que muchas de las pérdidas que padecían los galeones se debían a los defectos de su diseño en la construcción, en la distribución del espacio de carga y en particular a la colocación de la

[837] Memorial de Francisco de Barambio…, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, ff. 856v.-857r.

[838] Memorial de fray Juan Abril…, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, f. 888v.

[839] "la cual se ha logrado con la oposición de uno o dos Galeones de la magnitud de los que hoy trafican sus mares, defendiéndose del poder de las naciones holandesas e inglesas que han deseado, y desean ocuparlas por ser puerta cómoda para los comercios de la China, Japón, Cochinchina, Siam, Malaca y otras partes; consistiendo en lo inexpugnable de semejantes fábricas de vasos (bajos) por la calidad de sus maderas, los repetidos gruesos de sus trabazones, y la altura que impide el poderse introducir gente alguna en él ni abordarse: lo dicho no consiguiera ni más número de gente ni de Galeones de menor porte, como los de a 500 toneladas, así por su corta resistencia, como porque los soldados españoles que hay en Islas no llegan a 400. Y si los enemigos las miran sin el antemural y defensa de vasos de aquella magnitud debe temer, y hoy más, continúen sus invasiones y se miren expuestas a perderse en grave perjuicio de V.M. y de aquel plantel de la Iglesia que va introduciendo y dilatando sus cosechas en las naciones bárbaras confinantes". Ibídem: ff. 890r.-v.

santabárbara[840] hacia la proa. Desórdenes similares se apreciaban en la carga, causando de esta manera la lentitud en su navegación, la reducción de su maniobrabilidad y el largo tiempo de su travesía[841]. Toda una serie de contrariedades que acentuaban la vulnerabilidad de los galeones, recayendo probablemente una gran parte de esta responsabilidad en la codicia de los interesados en el comercio del galeón.

Las palabras de Ovando no respondían a hechos concretos que únicamente él observara en aquellos años. Su denuncia incluso podemos hallarla justificada, en parte, por el mismo contenido del memorial de Barambio del año 1701, claro que en aquel entonces la Ciudad y Comercio de Manila utilizaba la información para apoyar sus posiciones. El escrito decía que en quince años, desde 1687 a 1700, hubo cinco de los cuales en los que no se realizó viaje a Nueva España, otros tres en los que no se realizó feria y tuvieron que dejar las mercancías en México, y otros dos años en los que se produjeron arribadas de navíos y tampoco pudo hacerse el viaje. Los años en los que pudo completarse el viaje comercial exitosamente no podrían compensar aquellos marcados por los atrasos y menoscabos, recayendo un grave perjuicio sobre los caudales de los interesados "que llegaron a consistir únicamente en la confianza y crédito con que los chinas y naciones confinantes a aquellas islas les fiaban los géneros y mutuaban cantidades considerables de plata; mas por tener con esta penosa forma salida de sus fábricas y ropa que por las seguridades que en estas confianzas se podían prometer"[842].

Aunque no lo refleja directamente se halla en estas palabras un cierto significado de lo que suponía atestar de carga las naves del comercio transpacífico, revelando la verdad de lo expresado por el gobernador Ovando, y es seguro que aunque un año se frustrara el viaje al siguiente que se realizara bien se compensarían esas pérdidas con "las más crecidas utilidades". De esto dejaron constancia las autoridades novohispanas.

En cuanto al segundo punto de las medidas, estas debían ajustarse a los nombres de fardos, medios fardos, tercerolas, marquetas, medias marquetas, cajones, cajas de combes, tancales de loza, balsas y escribanías, como marcaba la Cédula del año 1697 con la gracia de que no excediera la extensión de la cuarta parte. Argumentaban que la reducción de este tipo afectaba a uno de los productos principales de aquel comercio como era el de los tejidos de seda que, para no verse afectados en su embarque y transporte, necesitaban proteger esas piezas con otras de algodón superponiendo una

[840] Era el pañol o paraje destinado en las embarcaciones para custodiar la pólvora.
[841] BERNABÉU, 1992: 69.
[842] Memorial de Francisco de Barambio…, en Expediente sobre las medidas de los fardos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,211,N.1, f. 848v.

sobre otra. De lo que podía deducirse que estos fardos necesitaban un determinado espacio para la mejor conservación del producto, condición que por las nuevas medidas no se guardaría como hasta entonces y aumentarían las pérdidas en estos tejidos.

A pesar de esta queja, los tejidos de seda siguieron siendo el principal producto de embarque de los galeones de Filipinas. El tipo de piezas era otra forma de control de la permisión pues como hemos visto antes podían darse otros diferentes que abultarían la concesión. Las diligencias practicadas por fray Juan Abril (OFM) no terminaron con este memorial. La Ciudad y Comercio de Manila se sirvió una vez más del religioso para presentar en el Consejo otro escrito[843] conteniendo una serie de puntos practicados por el gobernador de Filipinas, Domingo de Zabalburu, en 9 de mayo de 1702, para los que se pedía aprobación. En estos se trataba de transmitir una imagen de moderación y compromiso de los comerciantes de Manila con el sentido de reglamento para el comercio transpacífico pero sin hacer referencia ninguna a un permiso concreto en pesos o una cantidad determinada de piezas. Su petición ya había sido formulada sobre la base de la libertad de carga y retorno. Se limitaban a señalar unos abusos que, para el mejor funcionamiento de la Carrera, pretendían atajar con la aprobación real.

Entre estos destacaban que en cumplimiento de las leyes reales y municipales el general, los oficiales, artilleros y marineros que servían en el galeón no cargaran piezas de mercaderías y conforme a las penas reguladas en ellas, y para prevenir estas actividades, todo lo que se cargara en el galeón se redujese a la bodega en función de las toneladas permitidas. De esas sobrecargas se derivaban inconvenientes como la falta de espacio para introducir en los galeones jarcia, velamen y pertrechos necesarios para las largas travesías del océano, el peligro de mala conducción de la nave, retrasos en la navegación y pérdida de los mismos navíos. A su vez el retraso de la venta en Acapulco, motivado por el exceso de mercaderías y la intencionalidad de los mercaderes y encomenderos novohispanos que demoraban la feria cuanto les era posible hasta la fecha más cercana de la vuelta en tornaviaje del galeón para obtener precios cómodos. La alternativa era dejar las mercaderías para su venta posterior, sin embargo, esto producía en algunos mercaderes o factores de vecinos de Manila excesivos costes, perdiendo ocasión de lucro, o que quedaran en manos novohispanas contraviniendo las leyes y Cédulas Reales. Para evitarlo era preciso que los oficiales reales reconocieran

[843] Memorial de fray Juan Abril en nombre de la Ciudad y Comercio de Manila pidiendo aprobación sobre unos puntos de comercio, Madrid 9-IX-1703, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 335r.-342r.

las manifestaciones y registros que se hicieran ante ellos, comprobando su adecuación a la suma del repartimiento e impidiendo la admisión de manifestaciones que excediesen esa cantidad.

Para que las sobrecargas y excesos del permiso no se produjeran y, a su vez, para que no quedaran vacantes las plazas de oficiales, marinería y demás se propuso que en función de los puestos y el arqueamiento del navío se les repartiese carga en la bodega por los componentes de la Junta de Repartimiento como ayuda de costa, cediendo en este caso el Comercio de Manila en sus prerrogativas considerando sus plazas como de utilidad pública al comercio de las islas. Al mismo tiempo en el momento del repartimiento, pedían que los vecinos que no se hicieran cargo de sus boletas devolvieran estas a la Junta para ser adjudicadas a otros comerciantes y vecinos. La respuesta que se dio por el fiscal del Consejo fue que no era necesario expedir una Real Cédula como pedían sino que lo dispuesto por el gobernador se ajustaba al libro 9, título 45, leyes 17, 18, 43, 44 y 45 de la *Recopilación de las Leyes de Indias* de 1680[844].

Otro informe se pidió a Manuel García de Bustamante[845], elaborado en 8 de febrero de 1704, quien no se apartó de la línea marcada por el fiscal[846]. Es interesante ver cómo en el alivio de las sobrecargas que se asumían, en este caso, únicamente sobre las plazas mencionadas que servían en el galeón se circunscribía la penetración de los intereses de los comerciantes de Nueva España "a cuyos empleos se dedica la carga de estas llamadas conveniencias de los cabos y oficiales de aquellas naos"[847], sin mencionar en esta ocasión la cuota o porción que ocupaban sus encomiendas en el total del permiso concedido a aquellas islas.

Esta pretensión de liberalizar la carga y retorno del galeón no fue confirmada hasta la aprobación del Reglamento del año 1726 si bien restringido a una cantidad de piezas, un total de 4.000, pero autorizando el retorno de todo su producto. Las pugnas

[844] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre el memorial de fray Juan Abril de 9 de noviembre de 1703, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 341r.-342r.

[845] Comenzó su relación con los asuntos americanos de forma temprana, en 1678 era oficial de la secretaría del Consejo de Indias, también se desempeñó como ministro del Consejo de Hacienda a partir de 1685 y dos años después fue nombrado secretario de la Superintendencia General de Rentas bajo las órdenes del marqués de los Vélez. Su trayectoria en el Consejo de Indias se vio culminada cuando fue nombrado consejero de capa y espada en 1690 en el que se mantuvo, con algunos periodos de ausencia, hasta 1707. Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia. Disponible en http:// http://dbe.rah.es/biografias/75307/manuel-garcia-de-bustamante, fecha de última consulta: 22-8-2020.

[846] Informe de Manuel García de Bustamante sobre el memorial del comercio de Filipinas, Madrid 8-II-1704, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 475r.-482v.

[847] Ibídem: f. 476r.

que se habían dado entre la elaboración de aquel memorial de 1703 hasta el reconocimiento de este último permiso de 1726 habían sido arduas, pero se puede decir que, en gran parte, esas aspiraciones iniciales de principios de siglo tuvieron una sanción real y una puesta en práctica que, aun con la salvedad de dar cumplimiento fielmente en todo su contenido, sí fue lo más cerca que estuvieron las leyes reales de la situación real del comercio del Galeón.

7.3. La influencia francesa en la reglamentación comercial del Pacífico: el Reglamento de 1702 y la observancia estricta.

Al igual que hemos hablado de uno de los extremos que podían darse en el comercio transpacífico como era el de la liberalización, su opuesto, el de la observancia estricta de la ley o incluso la petición del cierre de dicho tráfico, también halló lugar en las tribunas de discusión y reforma. Si en el caso del primero su puesta en práctica no albergaba graves inconvenientes logísticos sino que más bien el paso a dar se encaminaba a aprobar una situación que se daba de hecho, en este segundo supuesto su seguimiento era más complicado. La opción radical del cierre apenas pasó de la insinuación y no fue manejada por el Consulado de Sevilla, secularmente el más combativo con el comercio de Manila. Esta reclamación basada en los términos de la prohibición más bien tuvo procedencia francesa, en aquellos años muy ligada a los asuntos hispánicos, practicando una verdadera intromisión en los temas comerciales españoles como precio de la alianza dinástica.

La respuesta que se dio al memorial de Francisco de Barambio corrió a cargo de un informe elaborado en 12 de junio de 1702 por Manuel García Bustamante y Martín de Solís[848] a instancias del Consejo de Indias, donde se tuvieron en cuenta otras representaciones que habían hecho llegar desde los Virreinatos de Nueva España, Perú y el Consulado de Sevilla sobre las ropas y géneros enviados a Acapulco; en tal exceso que se habían extendido por todas las Indias sin dejar margen de beneficio para los despachos de las flotas y galeones.

La declaración inicial contenida en el escrito era la siguiente: “el reparo de todo cuanto en esta dificultosa materia incide, sería hallar medio tan poderoso que privase

[848] Informe y parecer de Manuel García Bustamante y Martín de Solís sobre el expediente del comercio de Filipinas, Madrid, 12-VI-1702, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 29r.-40v.

absolutamente de aquel comercio a los que no fuesen naturales y residentes en aquellas Islas". Todavía desde la Península se confiaba en la posibilidad de hallar una vía en la que el comercio por el Pacífico quedara para uso y disfrute de los españoles asentados en Manila. Esto al mismo tiempo tenía que servir como eje del cumplimiento del permiso que se concediera y a la vez como estímulo y fomento de la población del archipiélago. Contrastaba este planteamiento con el expresado en las últimas líneas comentadas de la carta del oidor de la Real Audiencia de México Baltasar de Tovar, quien alegaba a favor de una connivencia semiclandestina de las altas instancias virreinales en una mezcla de ejercicio discrecional en el que se enmarcara la economía real del galeón.

Los puntos sobre los que se pronunciaron Bustamante y Solís tuvieron como resultado el Reglamento de agosto de 1702. Hasta alcanzar esa culminación el informe pasó a manos del Consejo[849], en el que lo más significativo fue incluir el aumento del permiso estableciéndolo en 300.000 pesos en géneros y 600.000 pesos en el retorno. Además de esto, cabe destacar la eliminación del último punto propuesto en el informe sobre que en caso de que el virrey albergara dudas sobre la responsabilidad y actuación del castellano y oficiales reales de Acapulco pueda enviar allí un ministro de su entera confianza y satisfacción para el recibo y despacho de las naos que llegaran.

La cuestión no se cerró con la elaboración del Reglamento y su expedición a las autoridades novohispanas y filipinas para su conocimiento y puesta en práctica, cosa que no sucedió. El examen del comercio del Pacífico pasó por más manos además de las del Consejo y los expertos a los que este consultara como había sido el caso. Otras instituciones también tenían interés en la materia, más cuando tenían la preeminencia en la discusión sobre los aspectos comerciales con las Indias por aquellos años. El expediente pasó así a la Junta de Restablecimiento del Comercio el año de 1706[850]. José Grimaldo comunicó mediante Real Orden[851] al duque de Atrisco, presidente del Consejo de Indias en aquel entonces, la consulta hecha en la Junta para que el Consejo en vista de su práctica, y con la conformidad que había dado el monarca a la misma, añadiera su parecer.

---

[849] Minuta de acuerdo del Consejo de Indias, 23-VI-1702, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 41r-44v.

[850] Sobre esta Junta y los propósitos franceses en la misma véase WALKER, 1979: 47-48, 49, 53.

[851] Real Orden comunicada por José Grimaldi al duque de Atrisco, presidente del Consejo de Indias, remitiéndole consulta de la Junta de Comercio sobre tráfico de Filipinas para que proponga el Consejo lo que convenga, Palacio 18-I-1706, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 523r-524r.

A través de la minuta de la consulta del Consejo podemos conocer la que previamente había elaborado la Junta el 14 de enero de 1706. Esta aumentaba la restricción que se había estipulado en el Reglamento de 1702. Según el capítulo[852] contenido en esta segunda consulta, como resumen de la primera, se destacaban los siguientes puntos: la prohibición de construir en Filipinas los navíos de aquel comercio. Para ello, los primeros que llegaran a Nueva España se desmantelarían y desharían y con los materiales resultantes de la operación, u otros nuevos, se construirían dos nuevos navíos en un astillero de la costa del Pacífico americano, proponiendo como el más adecuado el del Realejo, en Guatemala. Los navíos no podrían superar las trescientas toneladas cada uno, aquí el tonelaje se reducía respecto a las quinientas que se habían marcado para cada galeón en 1702. En total la reducción era de cuatrocientas toneladas, cifra nada desdeñable.

Esa rebaja del tonelaje se unía a que las ordenanzas y leyes que se habían dado para la realización de aquel comercio fueran renovadas con las penas del mayor rigor y que fuera nombrado un juez con facultades privativas para su observancia. Este tipo de idea no era de las que gustara al Consejo, por lo menos cuando fueron Bustamante y Solís quienes lo propusieron en su informe a consideración del virrey de Nueva España, punto que fue rechazado. Los oficiales reales estarían al cargo de que la fabricación de los buques se realizara convenientemente y que el permiso no excediera de lo concedido remarcando que el comercio que se realizara entre Filipinas y Nueva España no sería lícito si no era mediante los buques construidos en América y con el tonelaje indicado.

Los comentarios que hizo el Consejo sobre la consulta de la Junta[853] dejan entrever la autoridad que quería guardar como alta instancia sobre las materias de comercio de las que era consultado. Sin negar categóricamente los puntos expresados en la otra institución, fue deshaciendo las mayores dificultades para llevar el tema de la mejor forma sobre la que actuar en las consultas que previamente tenía hechas sobre el asunto en 1702. Lo primero que hacía notar la Junta eran las razones y motivos conducentes a no permitir el comercio entre Filipinas y Nueva España por Acapulco por los abusos que se practicaban y la gran cantidad de carga de los galeones, de enorme tonelaje. La abundancia de los géneros de la Carrera del Pacífico ocasionaba la

[852] Copia de capítulo de consulta de la Junta de Restablecimiento de Comercio, Madrid 14-I-1706, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, f. 525r.

[853] Minuta de consulta del Consejo de Indias sobre la consulta de la Junta de Restablecimiento del Comercio, Madrid 6-II-1706, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, ff. 528r-541v.

contracción del comercio practicado por el Atlántico al que había que añadir el tráfico complementario, pero unido al filipino-novohispano, practicado desde El Callao hacia Acapulco "con libertad indecible", pese a las prohibiciones. Un flujo que elevaba el valor del comercio anual "de suerte que la menor cantidad" se regulaba en 4.000.000 de pesos.

En la Junta se había tratado en otras ocasiones sobre la prohibición del comercio entre Filipinas y Nueva España, pero que al privar a las Indias del comercio con el archipiélago este se hiciera en derechura desde Cádiz con Filipinas reconociendo las mayores utilidades que de esto se derivarían. Sin embargo, en esta consulta no se llegó a esta propuesta, sino únicamente a la expuesta por Nicolás Menasge sobre la restricción contenida en el capítulo expresado, adjunto a la consulta de la Junta. No olvidemos el parecer que sobre propuestas similares de hacer el comercio de esa forma tenían las instituciones indianas peninsulares como en el caso de la propuesta hecha por Santiago Ransan unos años después[854]. Contrastaba el estilo y proceder conservador que guardaba el Consejo con la mayor riqueza de alternativas que propiciaba la Junta para el Restablecimiento del Comercio, probablemente un mejor contenedor del proyectismo. Por otro lado, se guardaba de mencionar la Junta el papel del comercio ilícito que practicaban los navíos franceses en el Virreinato del Perú, además poco después de 1706 harían extensiva la conexión del mismo con las costas chinas[855].

Sobre dicho capítulo, mostrándose el Consejo conforme al acuerdo dado por el rey, matizaba del mismo algunos aspectos. Respecto al tonelaje de los dos navíos, si debía subsistir la moderación de su tonelaje, se acogía el Consejo a las consultas de julio de 1702 y las Reales Cédulas de 28 de abril de 1704, que había mandado observar el rey, en las que se preveían los inconvenientes y perjuicios de la inmoderación del comercio de Filipinas. Y pese a estar bien justificado el que cada navío fuera de quinientas toneladas, en opinión del Consejo, no se mostraría contrario a la reducción de ese tráfico pero que fuera hecho por un solo bajel de seiscientas o setecientas toneladas como equivalente a los dos de trescientas.

Respecto a la construcción de los navíos a su llegada a Acapulco, por el tiempo de su estadía y la fecha en la que debía emprender el tornaviaje para su mejor navegación hacía difícil que en esos pocos meses, regularmente de diciembre a marzo,

[854] Véase el capítulo IV.
[855] En el año 1708 se produjo la primera navegación de este tipo por un navío de comercio francés, véase el capítulo IV.

pudieran construirse los dos navíos sin detener el comercio y ocasionar graves perjuicios a las islas. Sumándose a la posible interrupción el aumento de los costes de la operación que si normalmente implicaba sueldos de la tripulación, bastimentos, pertrechos y carena cubiertos con los derechos que se pagaban de aquel tráfico y los comisos, si los hubiera, estos no serían suficientes en el caso de destinarse a dicha construcción, teniendo que suplir la Real Hacienda el aumento de los gastos. Por otro lado, creía el Consejo que los bajeles de quinientas toneladas ya estarían fabricados en Filipinas. Finalmente, sobre las facultades que debieran darse para la inspección privativa de las arribadas señalaba a Juan José de Veitia como el más idóneo, al que se le darían órdenes precisas para el arqueo de las naos y el reconocimiento de los excesos del buque y que de su trabajo, con inhibición de todas las Reales Audiencias, remitiera los autos al Consejo.

Al igual que sucediera con el Reglamento de 1702, estas precisiones emanadas de la Junta, y que revisó el Consejo, no fueron aplicadas. Sí estuvo presente en Acapulco como ministro privativo Juan José de Veitia pero de su labor no se destacaron importantes progresos en el cumplimiento riguroso de las normas como se pretendía desde la Península. A este episodio de una regulación restrictiva se sumó después en la segunda década del siglo XVIII el debate sobre los tejidos de seda que inundaban los mercados americanos transportados por el galeón. El punto álgido de las peticiones consulares gaditanas se obtuvo en 1720 con la prohibición de traficar con esos productos a los comerciantes y vecinos de Filipinas. Pero las reclamaciones de esta parte hicieron que las justificaciones presentadas por el comercio peninsular fueran insuficientes y no se tardó en revocar la prohibición, apenas cuatro años después.

En última instancia, lo que reflejan estos fracasos en los que se producía una interpretación parcial y falta de celo por su observancia no es otra cosa que la negativa por parte de las autoridades encargadas de la disposición legislativa a negarse a observar la realidad de un comercio que desde hacía muchas décadas recorría unos derroteros distintos, o en parte distantes, de los que se creía se cumplían o debían cumplirse en virtud de las leyes y Reales Cédulas. De esta forma insinuaciones o declaraciones como las del oidor Baltasar de Tovar son tan llamativas, prueba de que la posición institucional no era contradictoria con la realidad que se percibía y cuyas soluciones no se creía que pudieran encontrarse en el refuerzo o reiteración de viejos postulados. En el fondo la marcha fue lenta y se tradujo de forma más significativa en la apertura paulatina de la cantidad del permiso.

Parte II. El funcionamiento del sistema del Galeón bajo el Reglamento de 8 de abril de 1734.

El Reglamento de 1734 estuvo vigente nominalmente desde su promulgación, cuya aplicación efectiva tuvo lugar con la recepción de la Real Cédula en las islas, hasta 1769 por lo que se mantuvo durante algo más de treinta años. Su funcionamiento no distó del que cabía esperarse sobre los reglamentos anteriores. Se enunciaba su cumplimiento, del que se daba cuenta al rey, pero se mantenían aquellas prácticas de las que no se informaba tan diligentemente. La aspiración de un retorno libre, en cuanto a la cantidad de pesos, había sido una opción descartada por parte de las autoridades indianas peninsulares por cuanto se había puesto de manifiesto que, durante el quinquenio que se habilitó, las cifras habían sido demasiado altas como para que salieran del Virreinato por la vertiente de Acapulco.

La renegociación y debate sobre esta cuestión acabó descartando la posibilidad de restablecer la Real Cédula de 1720 por la que se prohibía el embarque de tejidos de seda chinos en el Galeón de Manila, uno de los productos que más, si no, el que más se negociaba en aquella Carrera. Si lo que había levantado las voces habían sido los grandes retornos de caudales se procuró establecer una manera que satisficiera a todas las opiniones en pugna, guardando el porcentaje del 100% de ganancia que se había establecido desde 1593, el cual se mantuvo en el Reglamento de 1702, y ahora se aplicaba para un permiso de 500.000 pesos con un retorno doblado de 1.000.000 de pesos.

Sobre su puesta en práctica no tardaron en darse muestras del aprovechamiento parcial que podía hacerse del mismo contando con el conocimiento de las instituciones peninsulares, un mecanismo que trató de buscar el Cabildo secular de Manila y los compromisarios del comercio manilense como fue el caso del derecho de carga que esgrimieron y la reclamación de retornar todo el permiso íntegro con la justificación del pago de derechos reales completos, aunque la carga hecha en Manila no hubiera sido por todo el valor de los 500.000 pesos. A esto se añadían otros aspectos que no formaron parte de reclamaciones formales por la parte interesada, sabiéndose de ellos por otros canales como el virreinal. Entre esas reclamaciones, quizá, la de mayor importancia fue la de los rezagos de plata, un tema que acabó cobrando mayor presencia

desde la segunda mitad de la década de 1740 y que se insinuaba como un aumento del permiso en los retornos.

7.4. El Galeón de Manila y la vigencia del Reglamento de 1734 (1737-1750).

Este reglamento estuvo vigente durante algo más de tres décadas. No obstante, como sucediera con los anteriores, su cumplimiento estuvo en consonancia con hábitos y prácticas desarrolladas desde hacía tiempo, no siempre recogidas en las leyes, a las que se unía la interpretación a conveniencia de los interesados en la negociación y el uso de las partes de otros reglamentos, a los que se solía acudir justificando su permanencia junto al último dado si no se proporcionaba la derogación expresa de los antecedentes. Sobre esta combinación ya hemos dado algunos ejemplos. En cuanto a las cifras, por un lado podemos hablar del permiso concedido sobre el valor de los 500.000 pesos de carga y el 1.000.000 de pesos de retorno en plata, y por el otro, estaría la cifra real de las cargas y los retornos de los galeones. Así que en ese sentido nada importante vendría a cambiar este Reglamento respecto a los anteriores. El hecho más significativo fue su duración, en términos comparativos, aunque si esta pudo observarse desde un punto de vista legislativo, no fue menos cierto que desde la década de 1750 se introdujeron cambios importantes.

La promulgación del Reglamento de ocho de abril de 1734 vino a coincidir con un período fecundo de promoción de compañías de comercio para negociar con Filipinas, impulsadas tanto desde el interés particular como institucional, siempre presentes y combinados pero en función de las modalidades predominando una u otra esfera. Se dieron varios casos de querer poner en práctica este tipo de fórmulas desde el año 1731 hasta el de 1736, siendo la más destacada el proyecto de Compañía Real de Filipinas de 1733[856]. Probablemente el hecho de dar una nueva normativa a la Carrera del Pacífico no supuso rechazar de plano el proyecto del año 1733, sino que más bien podríamos hablar de una disposición complementaria.

Esta consideración se basaría en que no se tratarían de opciones excluyentes ya que los espacios comerciales de cada una se hallaban separados y las derogaciones legales expresas en el articulado del proyecto de Compañía no hacían mención a la navegación y comercio transpacífico. Podemos llegar a entender que volver a limitar el

[856] Véase el capítulo IV.

permiso en un valor de carga en pesos en el año 1734, sumado a la actividad de la Compañía, podría ayudar al cumplimiento efectivo del mismo o a que el comercio real practicado entre Manila y Acapulco se ajustara a esos valores prefijados. Esto podría deberse a que la actividad comercial que tuviera la Compañía absorbiera parte del volumen oculto del comercio transpacífico quedando en manos de la línea comercial establecida en Cádiz hacia las Indias Orientales y, por tanto, se convirtiera en una forma de aflorar dicho comercio desgajándolo de unas prácticas que nada aportaban a la Hacienda Real y una plata que no quedaba en manos de los españoles. En esto último la Compañía, aceptando la participación extranjera, daba sentido a la práctica que se realizaba en las islas por los intereses europeos en el galeón, otra forma de hacer emerger las prácticas que no estaban amparadas o que se mantenían prohibidas por las leyes. Por tanto, una complementariedad que se intentó poner en práctica en esos años y que se dio por finalizada en 1736. Los proyectos de compañía seguirían otros derroteros y el permiso de 1734 guardaría su vigencia, pero sin otra formulación complementaria que lo aproximara al comercio real del sistema del Galeón.

Como mencionábamos, se hacía un uso partidario de esos reglamentos y en este último caso fue común referirse al permiso tanto por el valor de su carga en pesos como por el número de piezas tomando la referencia del Reglamento del año 1726. Lo que se hacía era ajustar el valor de carga con el número de piezas, las 4.000 referidas[857], así a cada una de las piezas le correspondía un valor de 125 pesos de carga. Se trataba claramente de una vinculación artificial pero que no fue discutida ni siquiera en las consultas del Consejo de Indias donde también aparecía esa identificación de permisos cuando en la misma Real Cédula de 8 de abril de 1734 se negaba expresamente en el capítulo tercero la valoración del permiso por piezas[858].

El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739) en base a la experiencia que observó en el Reglamento de 1726 se hizo la siguiente pregunta retórica: "¿Qué galeón

[857] YUSTE, 2007: 46 y 63-64.

[858] "No conviniendo, (como no conviene) que la regulación, y abaluacion del Permisso de la carga del referido Galeon, ò Baxeles se haga por piezas, ni que se abran los caxones, y demas fardos en que conduxeren sus mercaderias, excluyo absolutamente la regulación por piezas; y mando, que las abaluaciones, y manifestaciones de la carga, se exceuten en adelante precissamente por las Facturas, que cada uno ha de presentar en la Contaduría de Manila, en el termino que se le asignare, haziendo juramento solemne de ser suyas todas las mercaderias, que incluyeren dichas Facturas, y no contener más de lo que expresaren, y de no ser cosa alguna de los Generos comprehendidos en ellas, perteneciente a Vecinos, y residentes en el Reyno de Nueva España, ni à otra persona alguna de las prohibidas en el Comercio de Philipinas con dicho Reyno." Testimonio de la cédula de 8 de abril de 1734 (impresa) sobre la nueva concesión hecha al comercio y ciudad de Manila, México 18-IV-1735, en Carta del arzobispo virrey sobre reglamento de comercio, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,120.N.12.

(por ventura) ha vuelto de Acapulco de inmemorial tiempo a esta parte sin un millón, millón y medio y a veces más?". De esta forma daba a entender la complejidad de la situación, especialmente cuando el volumen de plata extraída con aquel Reglamento era tan grande. Sin embargo, reconociendo la imposibilidad de evitar o constreñir ese flujo, era mejor fiscalizarlo mediante una permisión que dejarlo discurrir bajo el fraude. Por tanto, era partidario de mantener el permiso de las 4.000 piezas, introduciendo si acaso una pequeña variante sobre los cajones de tejidos finos que se habían permitido embarcar, aplicando una reducción en su número, de quinientos a trescientos, pero manteniendo el permiso de las piezas y la libertad de retornar su producto[859].

En 1748, los apoderados del Consulado de Cádiz en Nueva España, siguiendo la línea contraria a la del gobernador, enviaron un memorial al rey en el que hacían una descripción del comercio transpacífico, denunciando los abusos y daños que se producían. De esa situación daban a conocer una vez más la intromisión novohispana en dicho comercio, así como la de extranjeros como sangleyes, bengalíes y europeos. De la dimensión de ese comercio hacían la siguiente estimación: de una cantidad de 2.219 medios fardillos, churlas, marquetas, bolsas y cuatrocientos medios cajones, incluyendo las porciones de géneros no consignados en el registro, su valor ascendía a 1.289.281 pesos cuyo producto en Acapulco rondaría una media de 3.000.000 de pesos y con precios máximos podría alcanzar casi los 4.000.000 de pesos[860]. Se sumaban a este otros fraudes, por ejemplo, en el navío *Nuestra Señora del Rosario* podían embarcarse más de 18.000 piezas entre la bodega y los entrepuentes, un enorme espacio en el que se incluían las mercancías que no iban consignadas ni contabilizadas en las piezas de registro. El trayecto que iba desde el puerto de Cavite hasta el Embocadero, unas ochenta leguas de recorrido, era aprovechado para introducir más mercaderías en el galeón. Una distancia similar era la que recorrían siguiendo la costa novohispana después de recalar en el puerto de La Navidad, donde desembarcaba el capitán de pliego quien se dirigía a la Ciudad de México a informar de la llegada del galeón. Mientras se aprovechaba el momento para desembarcar algunas de las mercancías que transportaba y que el mismo capitán de pliego conducía, dándose el caso de llegar a venderse en la capital virreinal algunos géneros del galeón antes de llegar este a Acapulco[861].

[859] BARRIO, 2012: 257-259.
[860] ORTIZ, 1974: 123-125.
[861] Ibídem: 126-127.

Por lo que parece no se habían producido cambios en cuanto a lo practicado en el comercio del Galeón desde la promulgación del Reglamento del año 1734 y la denuncia que desde Nueva España se hacía en 1748 por los apoderados del comercio peninsular. El tiempo no había quitado la razón a lo que expresó el gobernador Valdés Tamón ni tampoco lo hacía con aquellos que antes que él habían defendido la postura de liberalizar su tráfico como acercamiento realista al fondo de aquel comercio.

7.4.1. El Galeón de Manila durante el gobierno de Gaspar de la Torre (1739-1745).

En los primeros años de la década de 1740, correspondientes al gobierno de Gaspar de la Torre (1739-1745), el comercio del galeón tuvo un desenvolvimiento normal en cuanto a la regularidad anual de los viajes, solo llamativo por las llegadas a Manila fuera del tiempo acostumbrado de los barcos extranjeros que proveían de mercancías al galeón. Solo un año, en 1741, partió el galeón *Nuestra Señora de Guía* en enero, cuando era corriente que los galeones iniciaran su travesía en el mes de junio, aunque precisamente por esperar a las naves que iban al comercio de Manila se retrasaba su salida. La consecuencia de esa salida a destiempo fue la pérdida del galeón en Albay. Los galeones que salieron los años de 1740, 1741 y 1742 no llevaron el permiso completo a Acapulco y solo el que hizo viaje en 1739 cargó 4.000 piezas. El *Covadonga*, que retornaba de Nueva España el año de 1743, fue capturado por Lord George Anson. Su carga a la ida era de 2.500 piezas, en cambio su retorno había superado el millón de pesos, concretamente 1.313.843 más 35.682 onzas de plata[862]. En julio, un mes después de haber sido capturado el *Covadonga*, partía de Cavite el galeón *Rosario* con el permiso completo; este arribó sin poder completar su viaje hasta Nueva España[863]. Parecía que el apresamiento del navío por los ingleses y la arribada del *Rosario* el mismo año de 1743 iban a marcar un punto de inflexión en el comercio transpacífico.

No fue raro que aunque el volumen de carga no se acercara al máximo de los 500.000 pesos de permiso este se viera completo en su retorno como habían proclamado los apoderados del comercio peninsular en Nueva España unos años después al presentar sus estimaciones correspondiendo a la media carga de algo más de 2.000 piezas un producto superior al millón de pesos. Las estimaciones entre el valor del

[862] WILLIAMS, 2002: 244.
[863] RODRÍGUEZ, 1976: 150-152.

producto y de las piezas no eran exageradas y se trataba de una tendencia experimentada desde los primeros momentos de la puesta en práctica del permiso de 1734, intencionadamente ajustado, como decimos, a un número de piezas, las 4.000 que se habían otorgado por el de 1726. Este fraude, revestido o integrado por el discurso del Comercio y Ciudad de Manila en la interpretación del último texto legal de comercio, fue asumido por las instancias peninsulares que no cuestionaron la asociación que hacían el Cabildo secular y los compromisarios de comercio manilenses en la explotación parcial e interesada de la normativa.

No fue este el único aspecto, pues a raíz de esa asociación desde el primer momento se hizo manifiesto un retorno en plata que alcanzaba el 1.000.000 de pesos permitido cuando el valor de carga había sido inferior a los 500.000 pesos o, como normalmente referían, por debajo de las 4.000 piezas. El año 1740, informaba el gobernador Gaspar de la Torre que la carga que se había estipulado para el patache de aquel año, *Nuestra Señora de Covadonga*, era de 2.500 piezas, observándose la prerrogativa de aquel comercio a la hora de decidir si era conveniente en los viajes que hicieran los galeones a Acapulco hacer uso del permiso íntegro o solo de parte de él[864].

Según el decreto del gobernador para la decisión del permiso que debía cargarse pidió licencia la Ciudad de Manila para hacer una convocatoria de Cabildo secular abierto con el fin de resolver lo más conveniente. Este, convocado en 22 de septiembre de 1739, decidió como mejor opción que solo hiciera el viaje a Nueva España uno de los dos navíos destinados a ese fin. El elegido fue el *Covadonga*. La Junta General de Hacienda que el gobernador convocó días después se mostró conforme con la decisión del Cabildo secular abierto y una segunda convocatoria de este en 28 de abril de 1740 determinó que "por uniformidad de votos en el citado Cabildo que se celebró hoy de la fecha, el número de dos mil y quinientas piezas de la medida concedida por su M.G. en las que se incluya la cantidad correspondiente al permiso de los quinientos mil pesos". Esa cantidad correspondiente era de 312.500 pesos[865]. A este le siguieron permisos incompletos en la ida con retornos completos a la vuelta que, presumiblemente, superarían esa misma cantidad del 1.000.000 de pesos. Pero con anterioridad a la fecha de 1740 ya se hacía notoria esta práctica.

[864] Carta de Gaspar de la Torre sobre la reducción del permiso, Manila 25-VI-1740, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,149,N.36.
[865] Traslado auténtico de la Representación de la N.C. y Comercio de Manila, en carta de Gaspar de la Torre sobre la reducción del permiso, Manila 25-VI-1740, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,149,N.36.

En el galeón que debía hacer viaje el año 1737 informaba el gobernador Valdés Tamón que por la representación y testimonios hechos por la Ciudad y Comercio de Manila solicitaba esta licencia para el embarco de la mitad del permiso debido a los contratiempos sufridos y las malas ferias que se habían dado los años anteriores en Acapulco. El gobernador sometió la solicitud a Junta de Real Hacienda donde se expuso que el permiso era demasiado corto como para compensar los preparativos, costes y navegación de un galeón de gran porte, *Nuestra Señora de Guía*, que era la única embarcación que podía aprontarse para el viaje. No habría un ligero margen para la Real Hacienda. Otro de los inconvenientes que apuntaba la Junta era el uso fraudulento del buque que podrían hacer algunos vecinos que tuviesen ropas almacenadas, al ser la mitad el permiso la acaparación por unos pocos podría ser mayor y el provecho del común mucho menor. Por tanto, requería la Junta que la Ciudad y Comercio realizara un esfuerzo por cargar un permiso mayor que el de 250.000 pesos y correspondiendo a la petición ofrecieron los ¾ del permiso o, lo que es lo mismo, 375.000 pesos.

La solicitud fue aprobada en esos términos y se especificó que en casos similares se hiciera, con el tiempo suficiente, la representación al gobernador con la cantidad que la Ciudad y Comercio pudiera cargar en dicho viaje para ajustar el permiso a los gastos del apresto de la embarcación correspondiente. Las disposiciones tomadas ese año fueron aprobadas por el rey en una Real Cédula de 22 de diciembre de 1740 incluyendo la disposición al Cabildo, Justicia y Regimiento de Manila y compromisarios de su Comercio. De esa forma se permitía al Comercio y Ciudad de Manila representar al gobernador con el tiempo suficiente la decisión de cargar o no todo el permiso que tenían concedido para que enterado el gobernador de la carga específica de ese año pudiera ajustar los gastos proporcionadamente así como el buque correspondiente. Pero con la advertencia de que si faltasen a ese requisito serían "responsables de todos los daños y perjuicios que resultaren de su inobservancia contra mi Real Hacienda"[866].

Desde un primer momento de la puesta en práctica del Reglamento, en la adecuación que del mismo quería hacer la Ciudad y Comercio de Manila, se establecieron ciertos reconocimientos como el de permitir un valor de carga inferior al máximo otorgado del que podemos destacar una condición que este, tanto en los casos que hemos visto del año 1737 como el de 1740 era ligeramente superior a la mitad del

[866] Real Cédula sobre el permiso del comercio de Manila, Buen Retiro 22-XII-1740, en Carta de Gaspar de la Torre sobre permiso proporcional, Manila 3-VII-1743, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,151,N.16, ff. 1r.-4v.

permiso: en el primero de 375.000 pesos y en el segundo de 312.500 pesos. Por el momento, esto respondía a los inconvenientes que habían señalado los ministros que formaron parte de la Junta de Real Hacienda sobre el perjuicio que pudiera causarse a la Real Hacienda de no poder compensar los gastos de apresto del galeón, aunque más específicamente se debía al porte del navío disponible para el viaje.

Por último, en cuanto se tuvo conocimiento en Manila de la Real Cédula, el gobernador De la Torre envió respuesta sobre su recibimiento el 3 de julio de 1743, no obstante, previamente, a finales de junio del mismo año, conocía el Cabildo secular y compromisarios del comercio de Manila la disposición real con la puntualización de la responsabilidad en la que incurrirían frente a la Real Hacienda de no seguir el requisito. Rápidamente quiso argumentar el Cabildo que siempre que pudieran embarcarían el permiso de las 4.000 piezas como habían solicitado ese mismo año pero podía darse el caso de no poder llevar el galeón aprestado todo el permiso si se retrasaban en su llegada a Manila las embarcaciones destinadas a Coromandel, Java y Cantón cuya falta no podía achacarse a la Ciudad y Comercio de Manila indicando de nuevo la disponibilidad de un único navío de gran porte como había sucedido en el año de 1737[867]. Quería hacer ver la Ciudad y Comercio que muchas de las circunstancias que rodeaban la preparación del viaje, y sobre todo la responsabilidad de la carga, escapaban a su control, quedando libre el compromiso que indicaba el rey, mayormente cuando por estos cauces sucedía lo contrario, el afianzamiento de ese sector mercantil manileño sobre el sistema del Galeón.

El galeón al que se referían era el *Nuestra Señora del Rosario*, sustituto del *Guía*, del que se hacía mención en la navegación de 1737. Sobre la situación de los dos pataches hay que decir que el *Pilar* había llegado a Manila el 19 de marzo de 1743 después de invernar en Acapulco pues su llegada tendría que haberse producido el año anterior. El destino del *Covadonga* fue más trágico como ya sabemos y es que la guerra contra Inglaterra había condicionado enormemente la navegación de los galeones de Manila. El *Rosario* partió hacia Acapulco el 22 de julio, apenas unos días antes de la captura del *Covadonga*, con la carga completa de 4.000 piezas, sin embargo, unos meses después se recibieron las peores noticias: el 3 de diciembre se tuvo conocimiento en Manila del apresamiento hecho por Lord Anson y el 26 arribaba el *Rosario* en

[867] "[…] no se les podrá hacer cargo del exceso de gastos mayormente cuando, es constante que en el Puerto de Cavite no se pudo aprestar para este año otro Navío de cuenta de S.M. que el grande que se estaba fabricando, y estar en viaje los dos Pataches Nuestra Señora del Pilar, y Covadonga". Ibídem: ff. 7r.-8r.

Filipinas sin haber tocado en las Marianas. Ya hemos dicho que los galeones de los años 1740, 1741 y 1742 no llevaban el permiso completo. En el caso del *Covadonga*, que partió el año de 1742, llevaba una carga de 2.500 piezas[868], la misma carga que había llevado cuando hizo viaje el año de 1740. Teniendo presente que pudieran llevar mercancías de contrabando fuera de registro al igual que en el retorno hubiera porción de plata que excediera del 1.000.000 de pesos, el *Covadonga* capturado por Anson con el permiso indicado llevaba de retorno 1.313.843 pesos más una cantidad de onzas. Es llamativo que, después de varios años enviando un permiso inferior a los 500.000 pesos de carga hacia Acapulco, decidieran embarcar el año de 1743 en el *Rosario* las 4.000 piezas que hacían corresponder al valor de los 500.000 pesos. Esto pudo deberse a una operación de la Ciudad y Comercio con la que hacer frente a cualquier contingencia que pudiera ocasionar la guerra que se estaba librando con Inglaterra, aunque el riesgo era sumamente alto.

Podemos pensar que el grupo mercantil manilense decidiera enviar un galeón de gran porte que casi doblaba en carga, tanto permitida como fraudulenta, a los anteriores en la previsión de que si el tráfico sufría alguna interrupción ya fuera por un bloqueo enemigo o por una decisión militar pudieran asegurarse una enorme provisión de plata con la que responder a esos posibles inconvenientes. Si la apuesta era sumamente arriesgada el resultado no pudo ser peor como se encargó de confirmarlo el destino de los navíos. La situación en la que se encontraba Filipinas y los comerciantes de Manila en diciembre de 1743 no pudo haber sido peor.

No se hace mención en la Real Cédula que en el año 1737 se hubiera convocado un Cabildo secular abierto como había sucedido en el de 1740 para determinar la carga del galeón por lo que no sabemos si se convirtió en una práctica habitual en los casos en los que el Cabildo secular y los compromisarios decidieran embarcar un permiso inferior al del valor máximo permitido. Pero además de determinar la cantidad a cargar no tardó el Cabildo secular de Manila en hacer otra petición referida al nuevo Reglamento y era en la parte que tocaba al pago de los derechos reales por la actividad comercial asociada a las cantidades de retorno como veremos después.

[868] RODRÍGUEZ, 1976: 111-112.

7.4.2. La intervención virreinal en el Reglamento comercial transpacífico: las impresiones del arzobispo-virrey a finales de la década de 1730.

El fraude a la hora de observar las órdenes contenidas en el Reglamento de 1734 estaba extendido entre las dos orillas del Pacífico, desde Manila a Acapulco con sus implicados, fueran estos oficiales reales, castellanos de las fortalezas portuarias, vigías o gobernadores[869]. Sin embargo, parece que desde Nueva España los virreyes tuvieron una mayor implicación por intentar cumplir el Reglamento o, cuando menos, dieron muestras pequeñas o grandes de objeción ante determinados hechos producidos en el comercio transpacífico.

El mismo viaje en 1737 del navío *Guía* al que nos hemos referido fue una muestra de esta susceptibilidad. Esta se hizo manifiesta en una carta fechada en México el 10 de julio de 1738 del virrey de Nueva España y arzobispo de México Juan Antonio de Vizarrón y Eguiarreta. El galeón llegó el 9 de febrero de 1738 a Acapulco al mando de Pedro González de Rivero habiendo partido de Cavite el 25 de julio del año anterior. No se hallaron irregularidades entre el registro, el libro de sobordo[870] y el auto de descarga verificándose la carga por valor de 375.000 pesos correspondientes a 3.000 piezas y satisfaciendo los derechos reales como si llevara la carga completa. Esta acción fue la que extrañó al arzobispo y virrey Vizarrón quien no se guardó de contestar con su opinión sobre los puntos de los que le informaba el gobernador y capitán general de Filipinas sobre la libertad del Cabildo secular y compromisarios del comercio manilense a la hora de embarcar todo el permiso, hacerlo solo en parte o no cargarlo. Después de

[869] Sin mencionar a los propios comerciantes: "De los negocios privados de los comerciantes filipinos y mexicanos, uno fue el que en el sentido más amplio puede llamarse "encomienda comercial", y que se estableció en el territorio de feria como una operación en apariencia abierta de compraventa de mercancías. En este tipo de negociación los filipinos operaban por medio de una cuenta corriente de mercancías y con solicitudes de compra bajo pedido expreso. Para el comerciante filipino la ganancia en el negocio implicaba un porcentaje adicional sobre los precios de compra en Manila. Para el comerciante mexicano representaba poder satisfacer los requerimientos de sus giros dentro de la Colonia. El otro trato privado fue el que involucraba "sociedades comerciales" en Manila y México, respaldadas las más de las veces por vínculos de parentesco. En estos emporios mercantiles había dos entidades de mando: el que enviaba y el que recibía, y juntos hacían funcionar una negociación en la que intervenían muchos individuos, desde integrantes de la sociedad hasta cargadores y consignatarios en Manila, así como receptores y compradores de mercancías en Acapulco. Los que viajaban a la Nueva España recibían en Manila instrucciones secretas, y en secreto negociaban en Acapulco y la ciudad de México. Sus operaciones se apoyaban en lo instruido por las facturas privadas que les indicaban qué hacer y con quién en la Nueva España. Asimismo, por medio de ellos, se hacían llegar a Manila las peticiones y órdenes para el siguiente año, la satisfacción sobre los estados de cuenta y los balances sobre la marcha del negocio. Este trato constituía la versión más privada y discreta de los negocios transpacíficos, y la forma primordial de operar de los grandes comerciantes de la ciudad de México.". YUSTE, 1997: 68.

[870] En este libro debían registrarse las mercancías transportadas por el patache o galeón que hiciera el viaje comercial.

realizar las operaciones, el galeón partió para Filipinas el 5 de abril con un retorno de 1.710.080 pesos 4 tomines y 10 granos[871]. El millón permitido se había rebasado con creces y no se separaban únicamente los situados de las islas Filipinas y las Marianas con los estipendios y limosnas de las órdenes religiosas que podemos pensar que serían cantidades de plata no incluidas en el permiso del producto de la venta de las mercaderías. La plata embarcada en el galeón se hizo bajo los siguientes conceptos[872]:

Cuadro 6. Retorno del galeón *Nuestra Señora de Guía*.

Real situado para las islas Filipinas	102.545 pesos y 8 granos
Real situado para las islas Marianas y sueldo del sargento mayor de ellas	19.096 pesos
Situados de la Compañía de Jesús, Santo Domingo, Provincia de San Gregorio, Monjas de Santa Clara	33.150 pesos
Sueldos del general, oficiales de primera plana y demás tripulación del galeón	59.705 pesos y 5 tomines
Por despacho de S.E. de la devolución al Comercio de Filipinas[873]	162.992 pesos 5 tomines y 5 granos
Despacho de S.E. concedidos a diferentes sujetos que pasaron a Filipinas	145.500 pesos
Residuo del año pasado de 1737 que quedó abierto por despacho de S.E.	243.529 pesos 7 tomines y 6 granos
Del permiso del millón de este presente año	943.561 pesos 3 tomines 3 y 1/3 granos
Total	1.710.080 pesos 4 tomines 10 y 1/3 granos

Fuente: elaboración propia.

Además del permiso casi completo que alcanzaron las mercancías por valor de 375.000 pesos, fueron importantes por su monto los 145.500 pesos que permitió Vizarrón embarcar a supuestos sujetos que querían avecindarse en Filipinas y los 243.529 pesos

[871] Carta de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México y virrey de Nueva España informando sobre la llegada del galeón *Nuestra Señora de Guía*, México 10-VII-1738, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,241,N.4.

[872] Razón y cuenta del castellano y los oficiales reales de Acapulco de la plata embarcada en el galeón *Nuestra Señora de Guía*, Acapulco 6-IV-1738, en Carta de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México y virrey de Nueva España informando sobre la llegada del galeón *Nuestra Señora de Guía*, México 10-VII-1738, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,241,N.4.

[873] Esta era una de las cuestiones que estaban pendientes de la práctica del Reglamento de 1726 durante el quinquenio que estuvo en vigor. Véase Expediente sobre los 162.000 pesos exigidos por exceso de medidas de los fardos, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,241,N.1.

en concepto de rezagos[874]. Ambos concedidos por licencias del virrey por lo que su intervención directa sobre el galeón y parte de la plata de su retorno se hacía manifiesta en esas partidas. Lo que no sabemos es si el otorgamiento de esos despachos era una medida acorde con la práctica de muchas décadas o el cerrar y abrir la mano respondía al criterio y decisión de cada virrey. E incluso podría dejarse aparte la plata que con licencia se permitía embarcar a los supuestos pobladores, sin embargo, los rezagos sí que formaban parte de lo que se denominaba el producto por la venta de mercaderías en Acapulco que por retrasos en la celebración de las ferias, o incluso la no celebración de estas, se quedaban pendientes de su venta en Nueva España; también podrían ser parte de una feria muy ventajosa que, superando el permiso de retorno de ese año tuviera que dejar parte de la plata para embarcarla al año siguiente.

En cualquier caso, si pensamos en dicha partida por el concepto que se le aplicaba, pues perfectamente podría enmascarar encomiendas de los almaceneros mexicanos y otros comerciantes novohispanos como sucedía con muchas de las licencias otorgadas a futuros pobladores de las islas, podemos entender que bajo la actuación de los virreyes, en muchas ocasiones, se permitía superar el permiso de retorno solo por el producto de las mercaderías. En este caso sumarían 1.187.090 pesos, aunque una parte de él se entienda como plata atrasada no correspondiente a ese año, subterfugio del que se valían para embarcar esos excedentes en metal precioso y no en frutos y productos de la tierra como especificaba el Reglamento de 1734.

En una de las cartas que Vizarrón envió a Valdés Tamón, gobernador de Filipinas, como respuesta de las que este le enviaba en el galeón puede comprobarse esa susceptibilidad que mencionábamos y la denuncia que hacía el virrey sobre el discurso del contenido cuando se le informaba sobre el perjuicio ocasionado al comercio manilense con las llamadas malas ferias que, desde la perspectiva de los interesados insulares, se estaban dando con cierta frecuencia en Acapulco a lo que respondía el virrey con la propia observación de la realidad comercial que se daba en el puerto novohispano:

> Que el comercio por todos medios procure y solicite sus mayores ventajas, es cosa que trae consigo la negociación, pero el moderar y contentar sus pretensiones, cuando envuelven notorio perjuicio de los reales intereses con atraso de la utilidad común, toca a

[874] Estos eran el producto de las ventas de las mercaderías en el Virreinato pero que no se embarcaban dentro del retorno para el mismo año del viaje comercial, sino que se quedaban a la espera de poder ser transportadas hasta Filipinas otros años.

> V.S. y a los demás Ministros del Rey que concurran en esa Ciudad a la regulación de lo que debe embarcarse, siendo la carga a lo dispuesto por S.M. en su Real proyecto del actual permiso; Yo creeré que V.S. y los demás que intervienen a esta importancia lo ejecutarán así; pero como debe ser corresponsiva a la cantidad del embarque, la cantidad del retorno, el grande exceso que estoy palpando entre la que viene computada en el registro por valor de las mercaderías, y la que debería volver dando un ciento por ciento de ganancias, me es preciso hacer el juicio de que en esto haya algún misterio, que se le oculte a la justificación de V.S. y más a vista de que nunca se completan los 500.000 pesos permitidos, según las manifestaciones de esos comerciantes, y siempre vuelven de aquí completo el millón de retorno; Quejándose después de todo de las malas ferias, y dejando anualmente como es constante en este Reino crecidísimos intereses para su beneficio; Yo hago juicio que tengo bien comprendido en que pueda consistir este enigma, pero como quiera que el descifrarle acarrearía sin duda poco favorables consecuencias a muchos, voy pasando con la esperanza de que el celo y solicitud de v.s. llegue a comprenderlo, y comprendido lo remedie, que no es a veces corto favor o servicio el disimulo; hablo con esta ingenuidad a v.s. porque se persuada a que en lo que pertenece al cumplimiento de mi obligación, procuro sea muy poco lo que se me esconda, aunque la razón de Gobierno me precise a darme por desentendido; Y si es fuerza el Comercio (como lo ha hecho en esta ocasión) demasiadamente la utilidad de sus intereses, será fuerza que Yo no abandone los que son tan propios de la Real Hacienda.[875]

Ese "misterio" que llamaba Vizarrón seguramente no era tal, y sería conocido tanto por él como por el gobernador y capitán general de Filipinas, de ahí que hable más adelante de la comprensión que tenía hecha sobre este enigma. Su actuación no podía tener grandes efectos si no tenía una respuesta similar por parte de las autoridades de Manila, dejándose entrever en sus palabras una tenue acusación de incumplimiento del Reglamento o la laxitud de su aplicación en la cabecera de la Carrera del Pacífico. Perversiones que, permitidas desde su punto de partida, eran muy difíciles de erradicar únicamente por parte de la autoridad virreinal y en caso de que así decidiera actuar provocaría "poco favorables consecuencias a muchos". Cuando presenta su extrañamiento entre los retornos completos resultado de permisos reducidos que

[875] Copia de carta del virrey Vizarrón al gobernador de Filipinas sobre el permiso inferior a los 500.000 pesos, el retorno íntegro del 1.000.000 de pesos y las malas ferias, México 20-III-1738, en Carta de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México y virrey de Nueva España informando sobre la llegada del galeón *Nuestra Señora de Guía*, México 10-VII-1738, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,241,N.4.

superaban el 100% de su ganancia y la queja sobre las malas ferias que decían sufrir haciendo notar la contradicción que en ello había, este, más que expresar ingenuidad aunque así lo dijese, señalaría el tono de advertencia que estaba comunicando a las autoridades filipinas. Pero por el momento no había escrito al rey en esos términos de sospecha e incumplimiento. Podemos pensar que esos retornos completos se debieran a causas que hemos comentado más arriba como una valoración fraudulenta de las mercaderías. También por el producto de las que se embarcaran fuera de registro que se incluirían tanto entre el retorno como en los rezagos como una forma de disimular los excesos de sus ventas.

En Manila, previendo una acusación del virrey ante el Consejo de Indias y la Corona no tardó el Cabildo secular[876] en remitir una carta en la que intentaban dejar clara su postura y la situación en la que se encontraba el comercio de las islas. Enviaron esta en 1741 por lo que su preocupación no era muy grande, pero sí querían aclarar ciertos aspectos que podrían malinterpretarse o justificar su actuación ante la información que dieran otros sobre sus actividades. En primer lugar planteaba las dudas que algunos habían objetado en Manila sobre que la carga que se había hecho del permiso en esos años rondaba la mitad habiendo informado al virrey de la imposibilidad de enviarlo completo, "precisando el atraso de sus caudales, y otros contratiempos" y que los retornos abarcaran todo el permiso contribuyéndose íntegros los derechos reales. Y argumentaba que ese retorno completo se debía a que tenía "no poca parte de sus caudales rezagados en Nueva España" y no al producto de la media carga de mercaderías. Como hemos podido comprobar en el caso de la nao *Nuestra Señora de Guía* el año 1737 no fue exactamente así. Justificando además dicho retorno íntegro por el pago de los derechos reales completos aun cuando no se hiciera uso del permiso completo de los 500.000 pesos.

Daba a entender el Cabildo secular que se había llegado a un punto de entendimiento en el que por la satisfacción entera de los derechos reales cabía que pudieran embarcar los rezagos también. No obstante el esfuerzo que decían realizar y el derecho que decían haber adquirido, pedían al rey que les favoreciera para mejorar la situación difícil que decían atravesar que en los casos en los que solo se enviara a Acapulco la media carga del permiso satisfaciendo su equivalente en reales derechos puedan retornar el millón íntegro y los caudales rezagados una vez que se comprobara

[876] Carta del Cabildo secular de Manila sobre derechos por media carga de los galeones, Manila 12-VII-1741, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189A,N.3.

su pertenencia a vecinos de las islas. Por tanto, no solo se trataba de dar el visto bueno a una práctica tolerada sino de ajustarla a conveniencia.

El primer paso se había dado sobre el permiso de carga dejándolo a la conveniencia del Cabildo y compromisarios del comercio, lo que se traducía en las manos de un reducido grupo de miembros que procuraban adaptar el uso y conveniencia del comercio transpacífico a sus intereses, desplazando a un segundo plano una de las bases del comercio del galeón como era el sostenimiento y fomento de la población española de las islas, pues reduciendo el permiso tenían más posibilidades de coparlo, reduciendo el coste de compra del espacio de carga que hacían a las viudas u otros individuos que no tenían suficiente dinero para remitir mercancías por su cuenta. El siguiente paso, como vemos, era la intervención en la regulación fiscal del galeón. En ese caso, si se aprobaba esta sobre la base de la equivalencia del permiso, podrían ejercer cierto control efectivo a través de este. Es muy difícil pensar que una propuesta de este tipo tuviera aceptación en la Corte.

7.4.3. El patache *Covadonga* y los excesos de plata del Reglamento de 1734: un testimonio virreinal sobre el funcionamiento del comercio transpacífico en la década de 1740.

Ya hemos comentado que los navíos que emprendieron viaje comercial a partir de la década de 1740 no llevaron el permiso completo hasta Acapulco. El *Covadonga* no fue una excepción a esa tendencia, sin embargo, sí viajaba de regreso a las islas con un retorno completo, incluso superior al millón de pesos. El teniente que nombraron los ingleses, Justinian Nutt, después de capturar el navío español y responsable de contar y pesar el tesoro cuando fue trasladado al *Centurion* hizo la siguiente descripción del botín, fechada en 23 de octubre de 1743: doscientos cincuenta y seis baúles contenían la plata en monedas, seis baúles con 12.288 onzas de plata virgen, tres baúles con 10.452 onzas de plata fundida y 13.236 onzas de plata labrada. El cómputo total era de casi millón y medio de pesos[877].

Este excedente no debe extrañarnos por lo que ya llevamos dicho. No obstante, desde el Virreinato de Nueva España las cantidades de plata de las que se tuvo conocimiento fueron todavía mayores para la última feria que pudo ver el navío

[877] WILLIAMS, 2002: 312-313.

Covadonga antes de su derrota. De ello dio cuenta el virrey Fuenclara al rey por carta de 5 de julio de 1743. Este no pudo contener su asombro cuando tuvo constancia de los caudales que se dirigían a Acapulco:

> procuré instruirme de los caudales que salían de esta Ciudad, de la Puebla y otras partes con destino al citado Puerto, y con noticia de que la suma era crecida previne al Castellano y oficiales Reales estuviesen con la debida vigilancia y atención a evitar que no se embarcase clandestinamente caudal alguno por ser excesivo el que habían llevado las conductas de arrieros, y era muy importante cortar el abuso que por lo pasado se había introducido llevando a Manila muchas cantidades de plata sobreexcedentes a la estimación de los efectos y géneros que se traían […].[878]

El requerimiento hecho por el virrey a los oficiales reales y al castellano de Acapulco dio sus frutos y del registro de la plata que fue llegando al puerto se tuvo conocimiento de que se hallaron allí 2.458.195 pesos y tres reales de los que solo se embarcaron 1.002.712 pesos, cincuenta y dos tomines y ocho granos. Estos se desglosaron de la siguiente forma: 625.000 pesos correspondían al duplo por la venta de las mercaderías, 173.961 pesos por los situados de Filipinas, Marianas, limosnas de misioneros y otros conceptos para la Real Hacienda y, por último, 203.000 "y más pesos restantes de algunas cantidades concedidas a personas que conforme a la ley se fueron a avecindar a la citada Capital"[879].

Como podemos observar la cantidad con la que emprendió su tornaviaje el navío, según el virrey, difería en una suma importante de la descripción hecha por el mencionado marino inglés responsable del tesoro. Por tanto, esa diferencia podemos achacarla a que se embarcaron cantidades de plata por encima del registro oficial y suponemos que con la connivencia del castellano y oficiales reales. El hecho de que estos cumplieran el mandato del virrey no significa que no pudieran dar por válido un testimonio oficial de embarque de plata para el virrey pero que, al margen de este y sin dejar constancia, permitieran subir más plata a bordo de forma interesada.

---

[878] Carta nº 2 del conde de Fuenclara, virrey de Nueva España, dando cuenta de la descarga del patache Nuestra Señora de Covadonga y de su salida del puerto de Acapulco el 15 de abril de 1743 llevando los caudales correspondientes al situado, limosnas, duplo del importe de las mercaderías y algunos permisos concedidos a los que se fueron a establecer en Filipinas, México 5-VII-1743, en Expediente sobre los pataches Nuestra Señora del Pilar y Nuestra Señora de Covadonga, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,255,N.1.

[879] Ibídem.

Si diéramos veracidad a los registros hechos por los ingleses, el exceso que se da de esas cifras al compararla con el registro oficial de 1.002.712 pesos, cincuenta y dos tomines y ocho granos, sigue siendo una cantidad todavía menor que la diferencia entre el registro oficial y la cantidad total de plata que llegó a Acapulco al comercio del patache. Casi un millón y medio de pesos quedaron fuera del registro, aunque si seguimos el testimonio inglés parte de esa gran cantidad de plata sobrante habría pasado por alto a la vigilancia de los oficiales reales para ser introducida en el navío.

Sin embargo, esa enorme cantidad proveniente de muchas partes del Virreinato no era nada excepcional por lo que decía el virrey de la necesidad de "cortar el abuso" que con anterioridad se había dado repetidas veces de retornar a Manila "cantidades sobreexcedentes". Asimismo, el hecho de que por parte de los oficiales reales y castellano de Acapulco se diera un registro oficial no era una garantía como demostró la carga de retorno del galeón. Incluso, en la misma acción de denunciar excesos de carga a la llegada de los navíos a Acapulco tampoco podía esperarse que del registro se obtuviera una relación fidedigna de las piezas: "el perjuicio del buen pasaje que aquí llaman gracias, manifestando parte de lo que viene fuera de registro y ocultando la mayor que traen las Naos con este defecto"[880]. Si aplicamos el procedimiento a la inversa con ocasión de embarcar la plata no sería difícil encubrir los excesos de los retornos, sobre todo cuando aquellos que eran responsables de dar razón y registro se beneficiaban de las alteraciones.

Cabría hacer un apunte más sobre esos más de dos millones de plata que se concentraron en Acapulco. Podemos pensar que no necesariamente toda esa plata iba a intervenir en la feria del puerto, sino que posiblemente esperara al término de esta para adquirir las mercaderías sin esperar a su traslado a la capital novohispana. De esta variada procedencia también podemos pensar en la competencia por adquirir lotes grandes de mercaderías entre los comerciantes novohispanos, especialmente por parte de los almaceneros mexicanos. Estos participaban en el comercio de los galeones como principales interesados interviniendo en los dos extremos de la comunicación comercial "donde todo lo reglamentario se diluía y lo ilícito se tornaba válido"[881]. La posición de los almaceneros en el comercio asiático a través de Acapulco se fue consolidando durante el siglo XVIII hasta tal punto que las manifestaciones de plata que hacían en

[880] Carta de Baltasar de Tovar, oidor de la Audiencia de México…, México 15-V-1702, en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1702/1706, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,204,N.1, f. 13v.
[881] YUSTE, 1997: 57.

aquel puerto para la compra de mercancías orientales alcanzaba como mínimo un 80% del total de ingresos[882]. Según el testimonio al que nos referimos no podemos determinar cuáles eran las proporciones de plata en función de su procedencia para la feria del patache *Covadonga* en 1743, pero fácilmente el grueso de la cifra correspondería a los comerciantes de la capital virreinal.

Sobre la plata no embarcada puede seguirse el testimonio de Juan de la Concepción sobre las consecuencias de la captura del navío *Covadonga*. Debido a la situación suscitada se quedaron en Nueva España 1.200.000 pesos pertenecientes a las obras pías de las islas[883]. Si tenemos en cuenta esta cantidad, además de la embarcada en el patache, la suma total que ofrecería se aproximaría a la que había sido proporcionada por el virrey con motivo de las cantidades aprontadas hacia Acapulco. Lo que no podemos conocer es si la decisión de no embarcar toda la plata se debía a los riesgos asociados al peligro que el enemigo significaba en esos momentos y si esta había partido por la iniciativa de los factores y representantes del comercio filipino. Por otro lado, con la gran cantidad de plata, de más de 2.000.000 millones de pesos, podemos pensar que solo unos cargadores habrían adquirido todo el espacio de carga[884] para retornar la plata a su interés si tenemos en cuenta las palabras del memorial de Francisco de Barambio, quien expuso que los mercaderes principales, solo con el producto de sus ventas, copaban todo el permiso de plata para su retorno[885].

7.4.4. La captura del *Covadonga* y la crisis del sistema comercial del Pacífico indiano (1743-1750).

El año 1743 se había tornado en un punto crítico con la captura del patache *Covadonga* en su regreso de Acapulco[886] y con la arribada del galeón *Rosario* ese mismo año en la ida de su viaje a Nueva España. A esto se sumó la imposibilidad de enviar galeón el año de 1744 por no haber un navío disponible para la navegación transpacífica y al año

[882] Ibídem: 62.
[883] *Historia General de Philipinas* de Juan de la Concepción 1788, BDH, Tomo XI, R_033264, pp. 228-229.
[884] Esto no significa que no pudiera transportar el navío toda la plata reunida en Acapulco, sino que los principales comerciantes manilenses así como los almaceneros de México interesados en el comercio transpacífico habrían comprado todo el espacio del navío para transportar su plata a las islas, quedando así en Nueva España otras partidas del metal precioso que no podrían garantizar su retorno de la misma forma.
[885] Véase más arriba.
[886] Sobre la reacción defensiva generada por la presencia de George Anson en el Pacífico novohispano véase PINZÓN, 2008: 63-86.

siguiente fue conocida en las islas la Real Orden[887] que cerraba el tráfico entre Manila y Acapulco. Si la pérdida a manos inglesas de un navío había supuesto un grave daño económico para las islas los hechos que tuvieron lugar después relacionados con la actividad comercial vinieron a agravarlo. La década de 1740 fue para el sistema del Galeón de Manila irregular en su actividad y estuvo profundamente marcada por estos acontecimientos.

La reanudación del tráfico se produjo un año después, en 1746, todavía sin haber recibido en las islas una orden real expresa sobre el fin de la interrupción. Durante esos años la Carrera del Pacífico estuvo bajo la observancia de Juan de Arechederra, obispo de Nueva Segovia y gobernador interino de las islas, desde octubre de 1745 hasta la llegada del marqués de Ovando el año de 1750. Los oficiales reales también dieron cuenta de esa difícil situación por la falta de tres reales situados en las Cajas Reales de Manila y el empeño en el que estas quedaban por los suplementos aportados a ellas por algunos vecinos. Pedían estos que se reintegraran los situados atrasados además del perteneciente al año en curso. La perspectiva para el gobernador interino no era nada halagüeña, la guerra contra Inglaterra impuso la obligación de tomar una serie de medidas defensivas que aumentaron los gastos que ya se habían dado, así como el derivado de la construcción de un nuevo navío por la pérdida del *Covadonga*. La falta del comercio en las islas era el mayor peso sobre su situación económica[888].

El reinicio de la ruta comercial entre Manila y Acapulco supuso el desobedecimiento de las órdenes dadas por el rey, sin embargo era un riesgo que estuvieron dispuestos a correr los comerciantes de la capital filipina ante la ruina con la que decían encontrarse en las islas. Así, pidieron al gobernador que se reanudara el tráfico comercial con Nueva España. Como en otros asuntos y ocasiones el fiscal de la Real Audiencia de Manila dio su dictamen, el cual se mostró en desacuerdo con la reanudación del tráfico. Este informe pasó a la Ciudad y Comercio de Manila que lo estudió en Cabildo abierto de 23 de marzo de 1746 y el día 28 del mismo mes y año dio su resolución al gobernador, a la que se sumaron las opiniones de los castellanos de las fuerzas de Santiago y de San Felipe[889], las órdenes religiosas y clero secular en la línea de la petición hecha al gobernador por los vecinos y compromisarios del comercio[890].

[887] Véase el capítulo VIII.
[888] GARCÍA, 1976: 73-74.
[889] Estas eran las obras de fortificación que protegían Manila y Cavite respectivamente.
[890] Ibídem: 75-77.

Entre los problemas que se daban para el comercio de las islas se encontraban la carga, un permiso completo de 4.000 piezas, que desde el año de 1743 estaba preparada, que había vuelto con motivo de la arribada y que corría el riesgo de echarse a perder, pero era posible todavía darle salida en Nueva España aunque con menos precio del que podría esperarse. Al menos podría obtenerse lo suficiente para el mantenimiento de los vecinos y la reactivación de la actividad comercial. Con motivo de la suspensión del tráfico y la inversión de caudales hecha en 1743 para la carga de aquel año no era posible hacer en las islas una carga distinta a la que se tenía desde entonces dispuesta, una falta de caudales que también era conocida por los comerciantes chinos que acudían a las islas. Los champanes llegaban en menor número, con productos de menor calidad pero los vendían a un mayor precio aprovechando la necesidad de las islas y la menor competencia.

Por otra parte, reducía el Comercio el alarmismo de la presencia inglesa en aguas asiáticas del que se había hecho eco el fiscal y al que contraponían el envío de una escuadra francesa que tendría contenida la movilidad inglesa en aquellos mares. Se supo aquel año de 1746 que la escuadra inglesa destinada a Asia y que podría suponer una amenaza para las Filipinas se quedaría resguardando las colonias inglesas en la India. Tampoco era una amenaza una escuadra combinada angloholandesa de comercio. Esta pudo contar con la connivencia del gobernador de Batavia por haber sido aquella plaza su lugar de partida, navegando en 1745 hacia Nueva España para suplantar la actividad del galeón por el comercio ilícito y hacerse con una demanda que llevaba desde 1743 sin poder ser atendida por este. No obstante, se supo que esta escuadra había fracasado en su empeño por los dos navíos corsarios ingleses que formaron parte de la misma y que dieron por perdidos a los mercantes holandeses, volviendo estos dos en abril de 1746 a las costas de la India. Si estos posibles efectos perjudiciales habían quedado mitigados, al mismo tiempo habían aumentado las opciones a la hora de que, al enviar al galeón *Rosario* y al patache *Pilar* "armados en guerra", tuvieran éxito en el viaje comercial. Ante esta situación accedió la Real Audiencia a la petición del Comercio como el único mecanismo de resarcir las pérdidas y dar algún reparo a las islas[891].

A pesar de producirse el despacho de ambas embarcaciones, todavía el retorno en plata que trajeron no pudo emplearse en el siguiente viaje del año 1747 pues la preparación del permiso de ese año tenía que hacerse con antelación y no podía esperar

[891] Ibídem: 78-81.

a la llegada del galeón *Rosario* y el patache *Pilar*, que llegaron a Camarines el 1 de julio de 1747. Razón por la cual no pudieran contar los comerciantes con los caudales que transportaban para el ejercicio comercial de ese año. El comercio con los sangleyes no había cambiado respecto a 1746 debido a esta situación de espera del metal precioso. Con la dificultad de no tener plata suficiente que invertir en la actividad comercial de aquel año, propusieron los comerciantes al gobernador que se enviase el galeón sin el permiso. Siendo esta la opinión mayoritaria de los cargadores del galeón se opuso a ella el gobernador ofreciendo a los comerciantes que tuvieron su permiso preparado para el embarque el poder hacerlo y que lo declararan para poder asignarles el buque necesario. Con esto se ganó el gobernador la oposición de gran parte de los principales cargadores y mercaderes de Manila, quienes no estaban dispuestos a ceder en la posición que decían tener como organizadores del tráfico con Nueva España y recurrieron a la Real Audiencia[892]. Ya hemos visto antes algunos ejemplos de cómo el Cabildo secular y los compromisarios del comercio manilense intentaron asegurar una posición preeminente en esa organización adecuando, en parte, algunos aspectos del Reglamento de 1734.

Finalmente, ese primer ofrecimiento hecho por Arechederra no se vio confirmado así que no se permitió carga de particulares en el patache *Santo Domingo* que se dispuso para hacer el viaje a Acapulco aquel año de 1747. La salida fue demasiado tardía, el 7 de agosto de 1747, así que los riesgos de pérdida o arribada eran bastante altos por los temporales, como sucedió tres meses después cuando apareció el patache en Cavite con muchos daños. Se volvía a producir así otra interrupción en la navegación transpacífica. El producto que retornó en 1747 del viaje hecho en 1746 se empleó en su mayor parte en satisfacer los créditos pendientes que tenían los comerciantes por la interrupción del tráfico en 1743, por lo que con esta arribada se volvían a ver escasos de caudales para la carga del permiso del año 1748[893]. Aunque en 1747 se enviaba el patache *Santo Domingo* sin carga del permiso seguramente desde Manila guardaban la esperanza de que el virrey de Nueva España les concediera permisos para embarcar plata rezagada.

Esta suerte que corrió el patache *Santo Domingo* en la navegación la padeció también el galeón *Rosario* el año de 1748, que se aprestó para viajar a Nueva España, ya que apareció en el puerto de Bagatao el 16 de noviembre de ese año. Este mismo navío fue preparado para hacer el viaje al año siguiente en 1749. De las averiguaciones hechas de la arribada se determinó que fue una decisión acertada por la avería que se había

[892] Ibídem: 82-84.
[893] Ibídem: 86.

advertido en el galeón y por eso no se halló fallo o negligencia humana, quedando exculpados el general Francisco de Ustáriz y los oficiales.

Había muchas esperanzas puestas en este galeón, sobre todo por las dos arribadas que le habían precedido. No puede sorprendernos ese interés por parte del Comercio manilense ya que desde la reanudación del tráfico entre los años 1746 y 1748 solo se había podido contar con un viaje completo que, sin embargo, no fue enteramente satisfactorio para los intereses comerciales de las islas por no poder obtener el mejor precio de unas mercancías que llevaban enfardeladas desde 1743, expuestas a la pérdida de su valor y por ello no haberse podido vender al mejor precio. De todo esto se entiende que quisieran resarcirse de una reanudación comercial tambaleante, sin embargo, las pretensiones que tenían de vender a altos precios en la feria de Acapulco de 1750, correspondiente al viaje comercial de 1749, acabó en otro desalentador resultado. La negociación no llegó a buen término por el precio que ofrecían los mercaderes novohispanos respecto a los pedidos imposibilitando la celebración de la feria, quedándose la carga consignada en el Virreinato para su venta posterior por los interesados a precios, a su juicio, más satisfactorios[894]. Esto daría lugar a que se quedaran en Nueva España una gran cantidad de caudales rezagados, unas cantidades de plata por las que pugnaron los comerciantes de Manila para su embarque ya desde años antes y cuya última decisión solía quedar en manos del virrey.

7.4.5. Una valoración del comercio transpacífico desde una tentativa extranjera 1746-1747.

Con la captura del *Covadonga* y la arriba seguida por el galeón *Rosario* el panorama no era nada halagüeño para el comercio de las islas. A esto se unió la interrupción del tráfico, impuesto no solo por las circunstancias bélicas, sino por órdenes reales. Visto este cese desde Acapulco, se hallaba presente por satisfacer una demanda que no se extinguía desde el año 1743, en el que el puerto vio partir al patache *Covadonga* de regreso a las islas. No fue hasta 1747 cuando, después de haber recibido al patache *Pilar* y al galeón *Rosario* con la carga que este último tenía preparada en 1743, pero que se malogró en su intento de viaje, volvió a despachar navíos cargados de plata hacia el

[894] Ibídem: 96-98.

archipiélago. Unos cuatro años en los que no se había podido proveer al Virreinato de Nueva España por la Carrera del Pacífico.

Esta falta de asistencia comercial fue percibida por las potencias europeas como una oportunidad. Si hacemos un cómputo formal en función del permiso que podía enviarse anualmente a Acapulco según el Reglamento de 1734 sumaríamos tres permisos que hubieran correspondido a los años de 1743, 1744, y 1745, vistos desde el inicio del viaje comercial en las islas, con un valor total en mercaderías y frutos de 1.500.000 pesos y su correspondiente retorno de 3.000.000 de pesos en plata. Este cálculo basado en cifras oficiales era ya de por sí más que llamativo, ahora bien la cantidad que se acumularía en el Virreinato para invertirse en el comercio del Pacífico sería mayor al igual que la codicia que despertara. No podemos saber cómo habrían repercutido los registros sueltos que se habilitaron para el comercio con América durante la guerra sobre el comercio transpacífico pero en cualquier caso nunca cerraron la demanda que se canalizaba por Acapulco. Si pensamos por un momento en cifras al margen de las oficiales, es posible que la plata disponible doblara a estas como hemos tenido ocasión de ver con la carta del virrey Fuenclara y la plata que se canalizaba de todo el Virreinato con ocasión de la llegada de un navío procedente de Manila. El panorama era suficientemente atractivo como para que los rivales europeos intentaran una operación comercial navegando por el Pacífico.

La operación no fue tomada a la ligera y en ella participaron tanto los intereses británicos como los holandeses. En total se aprestaron en Macaco seis navíos, dos eran corsarios ingleses con la misión de escolta y defensa, y los cuatro restantes mercantes holandeses que tendrían como destino Acapulco y otros puertos de la costa americana donde venderían ilícitamente las carga que transportasen. En esta expedición participó el gobernador de Batavia o se supo de su colaboración al enviar a Manila una noticia falsa en la que se decía que se estaba preparando en Batavia una escuadra inglesa con el objetivo de atacar Filipinas. Con esto lo que se pretendía era evitar el despacho del galeón y facilitar la operación comercial de la escuadra combinada que realmente zarparía desde Macao[895].

Lo que se conoce de esta expedición es por las cartas de las autoridades indianas, tanto por el gobernador interino de Manila como el virrey de Nueva España, así como por los testimonios de los prisioneros que se hicieron y que fueron conducidos hasta la

[895] Consulta sobre causa contra holandeses por contrabando, Madrid 30-XII-1747, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,97,N.8.

Península. A partir de estos se pudo saber sobre el engaño que supuso el aviso del gobernador general de las Indias Orientales Holandesas, el barón Gustavo Guillermo Van Imhoff, y sobre el avistamiento de uno de los navíos en diciembre de 1746 y que llegó a las costas de la jurisdicción de Motines y Colima. Otro acabó en la ensenada de Matanchel tras haber pasado previamente por California:

> Por las que se convence que este Armamento, y el antecedente desbaratado por el temporal, se hizo no solamente con noticia del Gobernador de Batavia, sino también con su expresa licencia; influjo y autoridad; debiéndose creer igualmente que concurriría con sus auxilios y efectos, la Compañía Holandesa de aquella Isla, según la calidad, abundancia y riqueza de los géneros y mercaderías de la Europa y de la China, de que iban cargados ambos navíos, lo que no se pudo hacer sin mucha publicidad, ni sin el concurso y asistencia de los más poderosos […] el que ya no se puede ocultar, ni tampoco sus verdaderos y perniciosos designios; los que se confirman con lo practicado por él desde el año de 1744 por el culpable medio de solicitar el comercio directo y privativo en las Islas Philipinas, y por el de haber impedido artificiosa y malignamente, con sus falsos avisos, la salida del galeón de ellas para la Nueva España[…].[896]

A pesar de la resistencia e, incluso, capacidad ofensiva que todavía podía oponer la VOC, como en el caso del *Langerak*[897], desde la década de 1730 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales empezó a dar muestras de declive[898] y es posible que esto también influyera a la hora de presionar a las islas Filipinas en momentos concretos en los que la gobernación y capitanía general podría verse más acuciada por coyunturas extremas[899] como en este caso fue la guerra contra Inglaterra. Esta situación pudo verse por parte de la Compañía Holandesa como una oportunidad para retomar de nuevo su posición pujante ante la competencia del resto de compañías europeas. Posiblemente no se atreviera como en otro tiempo a abrir un enfrentamiento directo contra la Monarquía en aguas asiáticas pero sí podría aprovechar circunstancias como la de la Guerra de la Oreja de Jenkins que se había extendido hasta las aguas del archipiélago.

---

[896] Ibídem.
[897] Véase el capítulo IV.
[898] BARRIO, 2012: 302.
[899] Con anterioridad, durante la Guerra de Sucesión fue elaborado un plan para ocupar las islas Filipinas y completar el arco defensivo de las posesiones asiáticas de la Compañías con la que brindar una mejor protección a su monopolio de las especias. También fue contemplado como un movimiento preventivo en caso de que Inglaterra ambicionara en un futuro próximo hacerse con el archipiélago. Sin embargo, los argumentos en contra acabaron pesando sobre el resto de consideraciones y la idea no se ejecutó. BARRIO, 2015: 93-95.

Si como sospechaban las autoridades españolas, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales estaba detrás de la operación, no dejaba de ser significativo por cuanto podía representar un viaje comercial transpacífico. Si era conocida la participación europea de forma más o menos enmascarada en el comercio del galeón, no eran ajenos a ese trato los holandeses ni la Compañía asentada allí. La oportunidad que representaba suplantar al galeón era demasiado propicia como para dejarla escapar, pues suponía apoderarse de la parte del león en caso de éxito y sobre todo cuando por la crisis iniciada a partir de la guerra y las acciones de Anson puso el gobernador de Batavia los ojos sobre las islas.

Además que desbaratar la comunicación comercial por el Pacífico por el interés que en el mismo tenían los comerciantes extranjeros también suponían pérdidas para estos aunque aumentara el flujo de mercaderías y plata por la vía del cabo de Buena Esperanza, sin embargo esta posibilidad también abría la puerta a la competencia por lo que intentar la navegación transpacífica podía suponer un enorme botín, posiblemente mayor que la captura militar de un galeón como habían hecho los ingleses con el patache *Covadonga*. No resulta extraño tampoco que el gobernador general holandés fijara sus ojos en Manila como primer puesto comercial de Oriente donde el intercambio de mercaderías era fecundo y, sobre todo, la concentración de plata que podía esperarse. El rechazo a ese comercio directo y exclusivo con las islas en 1744 es lo que posiblemente acabara motivando a los intereses comerciales de la Compañía a diseñar una expedición de ese tipo.

A raíz de esto se pudo formar testimonio de la operación holandesa y se supo también que solo esos dos navíos compusieron la expedición comercial a Nueva España en lugar de los seis previstos inicialmente. Estos se separaron en su navegación a la altura de las islas Marianas por un temporal. Pero a pesar de las dificultades de la navegación "llevaban hecha provisión para subsistir el tiempo de diez y ocho meses; y el importe de un millón y doscientos mil pesos de géneros de primera compra, que conducían de la Europa y de la China"[900].

No podemos saber concretamente si el valor que se aplicaba a la carga de ambos navíos se hacía con la vista puesta en su procedencia asiática o desde el Virreinato en precios de feria. Si se tratara del primer caso la venta de estas mercaderías habría tenido una contrapartida en plata bastante considerable muy superior a los dos millones y

[900] Consulta sobre causa …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,97,N.8.

medio de pesos. Y esto solo contando con dos navíos mercantes que fueron los que finalmente emprendieron la expedición, si hubieran navegado los cuatro, e incluso los dos corsarios ingleses provistos con carga para comerciar, hablaríamos de unas ganancias enormes en caso de éxito.

Ahora bien, de esa cantidad de 1.200.000 pesos podemos suponer también que se tratara de una carga comprable a su valor auténtico a la que realmente transportaba un patache o un galeón desde Manila hasta Acapulco. Si tomamos esa medida como testimonio aproximado del valor comercial del galeón desde su punto de partida en Filipinas, podemos entender también que los retornos fueran completos aun cuando se dijera que no se llevaba un permiso de 500.000 pesos, o que quedaran rezagos en el Virreinato cuando sí se hacía. En tal caso, tendría más sentido que las distintas partidas de plata, procedentes de varios puntos del Virreinato que se concentraban en Acapulco para la feria, superasen los 2.000.000 de pesos como sucedió con la llegada del navío *Covadonga* a Acapulco.

7.5. Los rezagos: un aumento permitido de los retornos en plata (1729-1754).

A pesar del hecho de que se hubiera fijado un retorno de 1.000.000 de pesos por el Reglamento de 1734, esta cantidad había sido pensada como un tope máximo en el que no siempre, necesariamente, se llevaría a Manila de vuelta tantos pesos en plata. No obstante, incluso con cargas inferiores al valor máximo establecido en Manila se conseguían retornos completos por lo que ya sabemos de la alteración de los valores de las mercaderías hechos en las islas. Y no solo eso, sino que incluso quedaban en el Virreinato cantidades de plata que no podían embarcarse porque excedían ese máximo fijado por lo que quedaban rezagadas.

La naturaleza de los rezagos fue difícil de determinar, sobre todo cuando se pretendían encubrir partidas de plata de gran importancia. Para la Ciudad y Comercio de Manila la reclamación tenía una apariencia clara: eran cantidades que no habían podido retornar por la limitación del permiso. Pero, como postura oficial corporativa, el interés solo se demostraba en desvelar una parte de esa naturaleza a la que aludíamos, sin dar más información que pudiera hacer ver que el funcionamiento del comercio real seguía cauces diferentes al oficial del Reglamento de 1734.

7.5.1. La situación previa a la aplicación del Reglamento de 1734.

La plata fue la principal mercancía que pasó de Nueva España a Filipinas a través del océano Pacífico en unas cantidades que nada tenían que ver con las cifras manejadas oficialmente. Aún así, además del concepto de retorno utilizado para designar a la plata embarcada como producto de la venta de los géneros y mercaderías transportados desde Filipinas, se manejaron otros conceptos para introducir en los galeones otras cantidades de plata separadas del denominado producto del permiso. Estas pasaron a Filipinas como licencias de los nuevos pobladores que querían asentarse en las islas y legalmente tenían permitido poder embarcar desde Acapulco con ciertas cantidades de plata. Otra fórmula era la de los rezagos de años anteriores, eran estas cantidades de plata resultantes de ferias pasadas que por su volumen no habían podido embarcarse. Recordemos que, en parte, esta había sido una de las justificaciones hechas en el memorial de Barambio para el aumento del permiso. Nos centraremos en este epígrafe en el concepto de los rezagos por su importante volumen y por el hecho de ser una justificación esgrimida en más de una ocasión por los comerciantes de Manila después de la publicación del Reglamento de 1734.

Incluso antes de ponerse en vigor este, tuvo lugar un debate sobre los rezagos del quinquenio bajo el que se había puesto en práctica la libertad de los retornos en plata del producto del permiso de 4.000 piezas, establecido por la Real Cédula de 1726, cuya vigencia efectiva ocupó los años 1729-1734[901]. Durante esos años entendió el Cabildo secular de Manila que se había cobrado de más por el embarque de los rezagos cuando según la Real Cédula, en sus capítulos 37 y 46, estaba estipulado que por estos se contribuyera un 5%. Aparte del porcentaje, se refiere la Ciudad y Comercio de Manila en su memorial a los rezagos como al "producto de los efectos que quedasen sin beneficiar en la Nueva España" con lo que podemos entender en dicha expresión que sería la plata principalmente el artículo a retornar de mayor interés. Diferencia palpable con lo expresado en el siguiente Reglamento del año 1734 en los puntos 18 y 19, en los que expresamente se decía que todo excedente del millón de pesos podría embarcarse

[901] Petición del Cabildo secular de Manila sobre comerciar con Nueva España, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,188,N.14.

siempre que fuera en géneros y frutos de Nueva España, entendiendo que solo hasta la cantidad de 1.000.000 de pesos podía hacerse en reales[902].

El apoderado de la Ciudad de Manila y su Comercio Diego Tomás de Gorostiaga elevó una petición al virrey de Nueva España fechada el 15 de marzo de 1735 en México. Primero expuso otros casos que se habían dado en el envío de navíos a Nueva España sin carga del comercio, como los años de 1713 y 1725, despachados en lastre como había sucedido aquel año, navío que hizo viaje desde Filipinas en 1734 y llegó a Acapulco al siguiente. Las razones para ello eran similares a las que se habían producido en otros años anteriores y en el caso concreto que le ocupaba el año de 1733 dejó el galeón mucha carga en Nueva España y el siguiente de 1734 sucedió lo mismo o incluso toda la carga de tal forma que el producto que llevaron estas naves fue escaso justificando que no pudiera cargarse el galeón para el viaje de 1734-1735. Además decía que aunque se pudiera haber enviado la carga solo hubiera servido para agravar el problema depreciando el valor de las mercaderías y géneros y arruinando al Comercio de Manila. Pensaban la Ciudad y los compromisarios del Comercio de Manila que en el reino de Nueva España se encontraban muchos caudales producidos por la venta de los efectos fuera de la feria de los navíos anteriores[903].

Estos rezagos, que consideraban abundantes, decían ser necesarios para reabrir el ciclo comercial bajo el nuevo Reglamento de 1734 pues "necesitan de mucha mayor gruesa por haberse extendido a quinientos mil pesos la Novísima Real Permisión, y en Philipinas es inconseguible que se apronte esta ni mucha menor cantidad sin el único auxilio de que de acá le vayan a aquel Comercio las que hubieren producido sus facturas"[904]. Resulta llamativo pensar que esa denominada "mayor gruesa" fuera necesaria cuando el embarque de las 4.000 piezas del Reglamento anterior igualaría esa cifra y puede que no fuera difícil que la superara[905]. Apuntaba el apoderado que no había otro recurso y solo el de los caudales rezagados posibilitaría la continuidad de la navegación y el tráfico transpacífico, de tal forma que pedía licencia al virrey para que en el navío que había llegado en lastre el año de 1735 se permitiera el embarque de esos rezagos contribuyendo por ellos los derechos estipulados en los capítulos 37 y 46 de la

[902] Testimonio de la Real Cédula de 8 de abril de 1734..., Manila, 28-VII-1735, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,188,N.13, ff. 18v.-20r.
[903] Testimonio de autos hechos a pedimento del Comercio de Manila sobre el permiso y embarque de caudales de rezagos de aquel comercio, México 15-III-1735, en Petición del Cabildo secular de Manila sobre comerciar con Nueva España, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,188,N.14, ff. 4r.-9v.
[904] Ibídem: ff. 9v.-10r.
[905] Véase más arriba cuando se habían ajustado 600.000 pesos a 3.100 piezas de carga.

Real Cédula quinquenal del 5%[906]. Más allá del debate que se desarrolló entre el Comercio de Manila y el fiscal de la Real Audiencia de México, nos interesa ver la fluctuación en las cantidades de los retornos durante ese quinquenio.

En los datos aportados por el Tribunal de Cuentas de México sobre los retornos de los galeones durante dicho quinquenio no se especificaban claramente las cantidades producidas por la actividad comercial de las rezagadas de años anteriores[907]. Hacían casi dos millones de pesos que, si como dice el apoderado en su pedimento, en esos años el producto del comercio fue escaso, podríamos entender que un gran porcentaje de esas cantidades lo constituían rezagos de años anteriores. Para el caso del año 1733 sí podemos confirmar por la carta del virrey marqués de Casafuerte de 8 de mayo de 1733[908] que solo se embarcaron cantidades rezagadas y que no se celebró feria porque el año anterior de 1732 hubo flota y la atención del comercio novohispano se centró en esta, añadiéndose a esa situación el alto abastecimiento con el que todavía contaba el Virreinato de mercaderías de China. Si estos pudieron ser significativos, más peso tendrían los que se pretendían embarcar aquel año de 1735 cuando el Comercio de Manila, con aprobación del gobernador de Filipinas, había despachado el navío en lastre.

Ya hemos comentado la cantidad que retornó el navío *Nuestra Señora de Guía* en 1731, segundo del quinquenio. Según la relación de cuentas esta fue la mayor cifra registrada durante el período de vigencia de la Real Cédula de 1726, alternándose años de registros por debajo del millón de pesos con otros que lo superaban, y en todos se hacía mención de rezagos. Esto nos lleva a pensar que estos eran fruto del comercio fraudulento del galeón, del que las piezas de más fuera de registro se hacían vender al margen de la feria para pasar al año siguiente el producto de su venta bajo la fórmula de rezagos, una forma de filtrar plata no correspondiente con lo estipulado en la legislación pero que contó con el permiso de la autoridad virreinal. Por otro lado, sería una forma también de enmascarar encomiendas como se hacía con las licencias de los pobladores que querían avecindarse en Filipinas, aumentando su importancia o cantidad en función de la necesidad de renovarlas o suplir quiebras, como inyección extra en el circuito mercantil.

[906] Testimonio de autos…, México 15-III-1735, en Petición del Cabildo secular de Manila sobre comerciar con Nueva España, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,188,N.14, ff. 10r.-12v.
[907] Para los años de 1733 y 1734 se dieron las cifras de retornos de 650.746 pesos, 3 tomines y 10 granos y de 1.297.751 pesos, 3 tomines y 6 granos respectivamente. Ibídem: ff. 14v.-18v.
[908] Véase más arriba.

El fiscal de la Real Audiencia de México, en el momento de estudiar la petición hecha por el apoderado del Comercio de Filipinas, analizó también la información proporcionada por el Tribunal de Cuentas de la capital novohispana. Del total de la plata cargada en el quinquenio, 6.058.144 pesos, 4 tomines y 6 granos, extrajo una media de 1.211.000 "y algo más pesos", estos, observando ya el nuevo Reglamento de 8 de abril de 1734, superaban el permiso de retorno del 1.000.000 de pesos estipulado[909]. Sin embargo, la media del quinquenio, según estas cifras oficiales, no solo se mantuvo, sino que en ocasiones se vio superada ampliamente como hemos podido ver en el retorno que hizo el galeón *Nuestra Señora de Guía* en 1738 con 1.710.080 pesos ya bajo las nuevas disposiciones de 1734.

Y a pesar de esa importante cantidad de media, se preguntaba el fiscal cómo podían quedar todavía rezagos por embarcar a Filipinas y que según el pedimento estos no debían ser nada desdeñables. Seguía el fiscal considerando opciones como podía ser que bajo el título de rezagos quisieran embarcarse muchos individuos que pretendían introducir caudales no rezagados, o que en los embarques de los cinco años anteriores se habían dado fraudes que vulneraran las reglas dadas para ese período[910]. En cualquier caso eran cantidades importantes más aún cuando habían decidido no remitir permiso del comercio aquel año solo para retornar caudales rezagados, de los que además habían argumentado ser necesarios para poder dar continuidad al comercio bajo el nuevo Reglamento. También era una forma de aumentar la demanda o el valor de los géneros y productos que transportasen al año siguiente, aprovechando la absorción que hubieran hecho los mercados de los supuestamente abundantes que todavía quedaban de los años 1733 y 1734. Además hay que contar con la flota que comandó Manuel López Pintado el año de 1735[911] que serviría de polo de atracción de los caudales novohispanos, restando posibilidades a la feria de Acapulco aquel año. Terminaba el fiscal apuntando que los propios datos proporcionados por el Tribunal de Cuentas no eran suficientemente aclaratorios y que este debía proporcionar al virrey información más precisa[912].

---

[909] Ibídem: ff. 20r.-21r.
[910] Ibídem: ff. 21r.-v.
[911] La feria que se celebró en Jalapa al año siguiente tuvo un gran éxito, sobre todo cuando se supo que no habría Navío de Permiso inglés. La flota cargó en su retorno, en plata y frutos, dieciséis millones de pesos. TAPIAS, 2017: 302-306.
[912] "[…] con toda expresión, e individualidad se certifique si lo embarcado en los años: anteriores al presente se ha permitido por razón de rezagos, de qué tiempo, y Naos han sido estos caudales, y cuales por el procedido y venta de aquellas mismas ocasiones a que correspondió su retorno discurriendo con toda distinción sobre cada uno de dichos años: Que en su vista protesta el fiscal pedir entero

Por sus palabras el fiscal estaba bastante convencido de lo que suponían los rezagos, tal y como había dado a entender en las posibilidades apuntadas arriba, y también del proceder que debía seguirse como era la investigación de las cantidades y su pertenencia. Introducía en su escrito cierto componente de retroactividad en la interpretación del nuevo Reglamento de 1734. Consideraba que si la ampliación del permiso que se había producido entre este y el Reglamento de agosto del año de 1702 que permitía un retorno de 600.000 pesos en plata, el cual no había sido derogado expresamente, frente al 1.000.000 que se autorizaba, hacía notar que esa ampliación suponía una referencia como para entender que del producto de las 4.000 piezas no podían producirse cantidades superiores, o mejor dicho que pudieran permitirse a ese valor de retorno del 1.000.000 de pesos.

En cualquier caso, los rezagos que habían sido producto de la práctica comercial realizada durante el quinquenio quedaban ya en ese año, según la interpretación del fiscal, fuera del amparo de la Real Cédula de 1726. En ningún caso se contemplaba una sucesión de reglamentos para este tipo de embarques, sino que solo se apuntaba a los años dentro de un mismo permiso, quedando a la determinación del virrey lo que hubiera que practicarse, y en caso de que se diera el permiso para retornar los rezagos se hiciera pagando el 10%[913]. Justificaba el fiscal dicho porcentaje en la medida que la cláusula que hacía alusión a los rezagos del quinquenio solo se refería a los del año antecedente y como en el pedimento no se aclaraba que estos fueran únicamente del año 1734, sino que de forma genérica se decía de años anteriores. Al entenderse dentro del mismo permiso no había lugar en este caso por haber vencido uno y tener que aplicarse otro y quedaba amparado en que se había hecho de forma similar en una situación precedente cuando el mismo porcentaje fue aplicado sobre los rezagos del permiso de 1702 cuando entró en vigencia el de 1726[914].

Esta lógica de funcionamiento no se dio exclusivamente en este período, ya que con anterioridad, como constatan las palabras del fiscal, se dieron embarques de plata bajo este título. En otra tabla proporcionada por el Tribunal de Cuentas pueden

---

cumplimiento a Justicia contra todos los que resultaren culpados en la transgresión del citado reglamento como le convenga". Testimonio de autos…, México 15-III-1735, en Petición del Cabildo secular de Manila sobre comerciar con Nueva España, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,188,N.14, ff. 21-22v.

[913] Ibídem: ff. 22v.-27r. y 29r.-v.

[914] Ibídem: ff. 30r.-31r.

apreciarse determinadas cantidades por las que se pagó por su embarque diferentes porcentajes[915]:

[915] Testimonio nº 2 de autos hechos en consecuencia de la orden que acompaña el memorial del comercio de Cádiz sobre los atrasos que experimentan sus mercaderías por las que trae de tejidos el galeón de Filipinas y se previene al virrey informe lo que se puede ejecutar, pues concedido el permiso al comercio de Manila por cinco años, no se dilate el remedio caso de conocerse los daños e inconvenientes, México 12-XI-1731, en Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España 1722/1732, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,208,N.1, la tabla se encuentra a continuación del f. 916r.

Cuadro 7. Cantidades retornadas por los galeones (1723-1731).

Años	Lo que pasó debajo de permiso por el indulto de los 100.000 pesos	Lo que pasó a más del permiso y pagó a 4 por 100	Lo que pasó a más, y pagó 10 por 100	Lo que fue según al nuevo arreglamento y pagó 5 y 10 por 100	El todo de esto sin inclusión de los situados	Lo que pasó para complemento a los situados	El todo con inclusión de los situados
1723	600.000	134.610	-	-	734.610.1	78.336.2.6	812.946.3.6
1724	600.000	74.400	-	-	674.400	86.953.6	761.353.6
1725	600.000	12.000	-	-	612.000	72.801.7.5	684.801.7.5
1726	-	12.000	-	-	12.000	82.701.1.7	94.701.1.7
1727	-	5.244	600.000	-	605.244	73.172.3.6	678.416.3.6
1728	600.000	109.000	631.000	-	1.340.861	89.263.3.6	1.430.124.3.6
1729	600.000	14.300	615.588.4	-	1.229.888.4	93.251.3.3	1.323.139.7.3
1730	-	-	-	705.188.7	705.188.7	90.922.1	796.111
1731	-	-	-	2.258.561.1.4	2.258.561.1.4	81.062.5.6	2.339.623.6.10
suma	3.000.000	361.554.1	1.847.449.4	2.963.750.0.4	8.172.753.5.4	748.465.2.3	8.921.218.7.7

Fuente: Tabla tomada de Testimonio nº 2 de autos hechos en consecuencia de la orden que acompaña el memorial del comercio de Cádiz sobre los atrasos que experimentan sus mercaderías por las que trae de tejidos el galeón de Filipinas y se previene al virrey informe lo que se puede ejecutar, pues concedido el permiso al comercio de Manila por cinco años, no se dilate el remedio caso de conocerse los daños e inconvenientes, México 12-XI-1731, en Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España 1722/1732, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,208,N.1, la tabla se encuentra a continuación del f. 916r.

Las cifras no dejan de ser llamativas, sin olvidarnos de que son registros oficiales y no podemos completarlas con las supuestas cantidades que retornarían ocultas al margen de estos mecanismos. Vemos que en los años anteriores al ejercicio del quinquenio, entre 1723 y 1729, aparte del producto del permiso, los 600.000 pesos de la primera columna, aparecen otras cantidades permitidas que seguramente pasarían como rezagos y licencias de pobladores. Destacan sobre todo los años de 1727, 1728 y 1729.

En el primero de estos, sin el producto del permiso, por lo que entendemos que el navío de aquel año fue en lastre a Acapulco o no se celebró feria, embarcó 600.000 pesos sujetos al pago de un 10%, cantidad que de forma muy parecida se repiten los dos años siguientes pero incluyendo otros 600.000 pesos del permiso para retornar. Los totales de 1728 y 1729 superaron el doble de lo estipulado en la Real Cédula de 1702 para el comercio del Galeón, aunque también hay que decir que su observancia fue bastante laxa.

Lo que nos interesa destacar es la lógica de funcionamiento a la que apuntábamos antes, pues parece que ante un reglamento agotado y con la perspectiva de su renegociación, el Comercio de Manila había propuesto una nueva forma de establecer el sistema del Galeón en 1724 pero que no tendría su forma definitiva hasta 1726. En ese período se daba un repunte en el retorno de plata hacia las islas, como una inyección mayor ante las incertidumbres que pudiera deparar el establecimiento de nuevas disposiciones comerciales. Si nos fijamos en los totales de los tres primeros años, estos superaban los 600.000 pesos permitidos en aquel entonces. E incluso el año de 1727, el retorno solo sería fundamentalmente de rezagos, unos rezagos que abarcarían la totalidad de dicho permiso de retorno. Parecería un procedimiento similar al que apuntábamos antes, respecto al envío del galeón *Rosario* en 1743 doblando la carga registrada de piezas del anterior transportadas por el *Covadonga* en previsión de las contingencias que pudieran acaecer al comercio, especialmente por la guerra.

También es cierto que esta lógica funcional tuviera un posible patrón de repetición. No olvidemos que el apoderado del comercio había pedido en 1735, con el envío del navío en lastre, la posibilidad de embarcar una importante cantidad de plata bajo la denominación de rezagos, justificándola como una medida necesaria con la que poder aplicar el Reglamento de 1734 que tenía que entrar en vigor y por la continuidad del comercio transpacífico, argumentando que un permiso en pesos, como era el último

que se daba en 500.000 requería una mayor financiación que el anterior de las 4.000 piezas. Esto evidentemente era la opinión interesada de una parte.

La práctica posterior nos hace dudar de que fuera así. Aunque como podemos ver sí parece producirse un mayor acopio, según las cifras oficiales aportadas por los órganos institucionales, en este caso el Tribunal de Cuentas, de cantidades de plata en la circunstancia de un cambio de reglamento. Si atendemos a las cantidades de los años 1728 y 1729 y las comparamos con las del año 1734 podemos observar que son muy similares, y que los rezagos en este último fueron una parte importante de los caudales retornados. También el hecho de que nos fijemos en la columna del 10% se debe a que el fiscal en su respuesta se había amparado en una situación precedente como había sido el paso del Reglamento de 1702 al de 1726.

E igualmente se producirían después. Lo que sí resultaba llamativo en este período era que, aun permitiendo el embarque de todo el producto de las piezas, pudiera haber rezagos si había habido años buenos en los que la feria había sido un éxito como en 1731. Entendemos que de ese año no habría caudales rezagados pero sí seguía habiéndolos de otros años anteriores y de los inmediatamente posteriores, de ahí que las sospechas del fiscal de la Real Audiencia de México nos puedan resultar tan verosímiles al entender que la concesión de licencias de ese tipo podían entenderse como una aprobación del fraude que pudiera cometerse en el permiso así como la renovación, ampliación o establecimiento de nuevas encomiendas de los comerciantes novohispanos que bajo la pantalla de pobladores que fueran a avecindarse a las islas mantuvieran su presencia e influencia sobre la Carrera del Pacífico.

7.5.2. Rezagos y excesos de plata: la búsqueda de la ampliación del permiso en su retorno bajo el Reglamento de 1734.

Entre el año 1746 y 1747[916], la Ciudad y Comercio de Manila se dirigió al rey para pedir, por medio de su apoderado y diputado en la Corte Miguel Fernández Munilla, que pudiera retornar los caudales rezagados del permiso del galeón *Covadonga* apresado por Anson en 1743, los cuales decía eran muy necesarios para poder continuar con el comercio transpacífico, "en que son interesadas muchas Comunidades Eclesiásticas y obras pías, y con especialidad la de la Misericordia, cuyos sufragios

[916] Petición del Cabildo secular de Manila sobre vuelta de caudales, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.1.

están suspensos por el atraso de aquellos caudales, y para que a uno y otro se pueda ocurrir". Como contrapartida a la rápida dispensa ofrecían el pago del 5% y que con este acuerdo se diera despacho y Cédula al virrey de Nueva España para la ayuda de las islas. Justificando no solo esta petición en la captura de aquel navío sino en los años subsiguientes en los que no se pudo comerciar con el Virreinato novohispano. Si recordamos la concentración de plata que se produjo en Acapulco cuando se hallaba en el puerto el navío *Covadonga*, casi dos millones y medio de pesos, podemos entender que los rezagos generados serían muchos si asociamos la cantidad sin embarcar a estos o la mayoría de la plata que se quedó en tierra.

No fue esta la única ocasión en la que la Ciudad y Comercio de Manila hizo una solicitud de este tipo. Poco después la hizo extensiva a los rezagos que en términos generales se hallaban acumulados en Nueva España, sin precisar si pertenecían a un navío en concreto como acabamos de ver. En 10 de julio de 1748, se dirigía el Cabildo secular de Manila al rey con una proposición con la que solventar su maltrecha situación[917]. Recordando lo ordenado por dos Reales Cédulas de 1701 y 1706 por las que el Comercio se comprometería con la Real Hacienda a compartir los gastos de armamento en caso de que fuera necesario aprestar un convoy para el embocadero de San Bernardino a recibir al navío de retorno desde Nueva España, la segunda de estas ponía el énfasis en la prorrata de los gastos entre los interesados, por ser la carga del galeón perteneciente a particulares, y la Real Hacienda. Exponía el Comercio que desde el inicio de la guerra había contribuido, no exactamente para aprestar una armada con destino al embocadero de San Bernardino, pero sí para el refuerzo de los navíos que hacían la Carrera hacia Nueva España, además de las cantidades que ya pagaba por el Reglamento del Galeón.

Estos refuerzos de los navíos se concretaron en la aportación de un donativo gracioso de 15.000 pesos para el patache *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* que hizo viaje comercial en 1741-1742 "sacándose en Acapulco de el todo de la carga, en la conformidad que se asienta en su proposición para por este medio poder subvenir en parte a el alivio de los precisos extraordinarios, e indubitables gastos que se le acrecen a

[917] Carta del Cabildo secular de Manila sobre embarque de rezagos, Manila 10-7-1748, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.5.

estas Reales Cajas"[918]. El año siguiente también se verificó una ayuda similar para el *Covadonga* de 13.000 pesos[919].

La Ciudad y Comercio mostraba que siempre había atendido a las peticiones extraordinarias, sin embargo se le hacía bastante gravoso el que estas continuaran unidas a las que ya contribuía como parte del Reglamento del comercio transpacífico. Una situación que definía como crítica cuando en los últimos años había experimentado la detención del tráfico por orden real, al igual que pérdidas y arribadas. Así, pedía al rey que cesara la contribución que se había hecho de más para el refuerzo de los navíos de la Carrera de Nueva España, diciendo que no se trataba específicamente ese caso en las reales cédulas mencionadas "y que para desahogo de los referidos crecidos empeños, que por ellas y los otros cuantiosos gastos y atrasos, que ha sentido y está sintiendo se le conceda el indulto del embarque de rezagos que hacen las mercaderías de sus comerciantes por el primer año libre de todos los derechos, y en adelante hasta un quinquenio pagando un cinco por ciento a la Real Hacienda".

Podemos entender que esta petición se enmarcaba dentro de unas aspiraciones más generales por parte de la Ciudad y Comercio de Manila por retornar mayores cantidades de plata, y no únicamente de forma oculta y fraudulenta sino con el acuerdo del resto de autoridades españolas incluyendo a la Corona. En esta ocasión se recurría a los rezagos: primero al indulto de un año para su embarque y después por un quinquenio con el pago del cinco por ciento. Esto refuerza nuestra idea de la lógica de funcionamiento que mencionábamos sobre la necesidad, en determinados momentos, de una inyección extraordinaria de plata para seguir alimentando el comercio del Pacífico entre Filipinas y Nueva España. Podemos pensar que, al igual que en años anteriores como hemos visto, esos seis años en los que se solicitaba una permisión laxa de embarque de rezagos, o lo que es lo mismo de excedentes de plata aparte del permiso de retorno reconocido en el Reglamento de 1734, supondrían el embarque a las islas de importantes cantidades de plata posiblemente muy superiores al 1.000.000 de pesos oficiales y el hecho de solicitar dicha licencia al rey era, sobre todo, una forma de conseguir que eso pudiera hacerse de manera más ordenada y sin tener que recurrir a

[918] Carta de Gaspar de la Torre, gobernador de Filipinas, dando cuenta del refuerzo del patache *Pilar* que hacía viaje ese año a Acapulco, Manila 1-VII-1741, en Expediente sobre los pataches *Nuestra Señora del Pilar* y *Nuestra Señora de Covadonga*, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,255,N.1.

[919] Carta de Gaspar de la Torre, gobernador de Filipinas, dando cuenta del retraso en la fábrica del nuevo galeón para Nueva España y la salida del patache *Covadonga*, Manila 10-VI-1742, en Expediente sobre los pataches *Nuestra Señora del Pilar* y *Nuestra Señora de Covadonga*, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,255,N.1.

ocultaciones que aumentaran la contingencia de extravíos u otras dificultades. Era una forma disimulada de pedir un aumento del permiso, en este caso de la parte del retorno.

No era la perspectiva de un cambio de ordenamiento comercial lo que impulsaba al gremio mercantil a hacerse con los rezagos, sino la necesidad de solventar una mala situación en las islas. Por tanto, si en los últimos ocho años, desde el inicio de la década de 1740, los viajes habían sido escasos por diversos motivos ¿cómo era posible que se hubieran acumulado esas supuestas cantidades rezagadas? Evidentemente no podemos dejar de pensar en las palabras del fiscal de la Real Audiencia de México cuando se refería al caso de la Real Cédula de 1726 y al quinquenio de su práctica: el uso fraudulento de la actividad comercial contemplada y la intención de pasar encomiendas desde Nueva España a Filipinas. Durante esos años de crisis los grandes cargadores de las islas podrían haber aguantado la irregularidad comercial, incluso su suspensión temporal pero también cabe pensar que algunos cargadores que no actuaban con caudal propio sino mediante esas encomiendas nutridas desde Nueva España y a instancias de los almaceneros mexicanos se fueran debilitando hasta su quiebra. Ante esa situación es posible que, para poder reforzar su posición entre esos importantes cargadores independientes de las islas, tuvieran que hacer un esfuerzo de reinyección de numerario en el circuito mercantil que respondiera a sus intereses.

7.5.3. Una solicitud de largo recorrido: de las representaciones de Pedro Antonio Cosío a la intervención del marqués de Ovando 1751-1754.

No muy distante de esa petición del Cabildo secular de Manila a la autoridad real en 1748 estuvieron las que se presentaron en Madrid por mano de Pedro Antonio Cosío, vecino y cargador de la ciudad de Manila que en los años 1751 y 1752 estuvo presente en la Corte. En esos años aprovechó su estancia allí para presentar al marqués de la Ensenada dos informes con los que dio cuenta de la situación comercial que vivían las islas Filipinas y una propuesta con la que poder beneficiarlas. Esos dos memoriales fueron elevados al rey por mano del secretario de Marina e Indias entre los meses de marzo y junio de 1752. Una crítica situación que hacía coincidir con la aplicación del Reglamento de 1734:

> de los contratiempos y atrasos que desde el arreglamento del año de treinta y cuatro ha experimentado este abatido comercio por no poder embarcar en el Puerto de Acapulco

> con la libertad que se embarcan en Veracruz y otros Puertos el importe de las piezas de su Registro aun pagando más premio por razón de Derechos Reales que el nueve por cien que pagan en Cádiz, todos los caudales que van de Indias, logrando estos el beneficio de veinte y cinco por cien de aumento en la plata que nosotros malogramos porque el peso fuerte los mismos ocho reales vale en Acapulco que en cualquiera puertos de cuantos en el Asia se comercia.[920]

Este vecino manilense procuraba llamar la atención sobre los agravios que se padecían en la Carrera del Pacífico por comparación con la Carrera del Atlántico. Lo más importante era que no gozaban de la libertad de retornar todo el importe resultante de las piezas que tenían permitidas, aunque esto no dejaba de ser una falacia como ya hemos advertido, pues en ningún momento en el Reglamento de 1734 se hacía mención a un número exacto de piezas a la hora de cargar, sino al valor de las mercancías hasta una cifra concreta, 500.000 pesos. Fue la tergiversación e interpretación de los intereses comerciales isleños los que adecuaron artificialmente la cantidad de 4.000 piezas permitida por un quinquenio con el valor último otorgado en 1734. En cualquier caso apuntaba a la injusticia que suponía la limitación de los retornos cuando comparativamente los derechos reales que contribuían eran mayores que por la vertiente atlántica. A esto añadía el valor mayor que tenían en Cádiz, como puerta del comercio europeo hacia las Indias, la plata americana respecto a la acuñada en España y el resto de Europa[921], ventaja de la que no podían gozar los manilenses.

En el primer memorial exponía la imposibilidad que tenía el Comercio de Manila de poder girar un permiso completo de 4.000 piezas, de nuevo apoyándose en una referencia derogada por el Reglamento de 1734 al que aludía, constatando que desde ese año se había producido un aumento de la competencia europea en el comercio asiático por medio de las diferentes compañías que allí operaban, aumentando la importancia de su comercio hasta triplicarlo, con la consiguiente subida de precios debido al aumento de la importación europea[922]. El oidor Pedro Calderón Henríquez refirió que el

[920] Testimonio del expediente formado a representación de Don Pedro de Cosío, vecino de esta Ciudad, sobre que este gobierno informe a su Majd. (que Dios guarde) para que su Real magnificencia conceda a este Comercio el retorno de plata (que excediese al millón del permiso) procedido de los géneros de mercadurías que anualmente se remiten al Puerto de Acapulco pagando un tanto por ciento, año de 1754, en Expediente sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23, ff. 1r.-2v.

[921] Sobre este punto véase el capítulo I.

[922] Testimonio del expediente formado a representación de Don Pedro de Cosío…, en Expediente sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23, ff. 2v.-3r.

comercio inglés en Asia durante la guerra llegó a alcanzar el valor de 2.000.000 de pesos[923]. Una vez hecha esta presentación dio paso a su propuesta:

> y al mismo tiempo informé de las muchas Utilidades que podían resultar en Beneficio de los Reales intereses de los del Comercio y de todas las Islas de que el importe de las cuatro mil piezas de nuestro mayor permiso se embarcase sin más reconocimiento ni circunstancia que el de ir arregladas en su largo, alto y ancho a las medidas que su Majestad tiene dadas a este Comercio pagando un ocho por ciento esto es de las cantidades que quedasen fuera del permiso del millón haciendo ver al mismo tiempo que esta concesión en nada se opone a los intereses de su Majestad ni del comercio de Cádiz […] pues con solo lo que pudiera producir el ocho por ciento en años de carga entera y aun en años de media podía Su Majestad ahorrar el todo y la mayor parte de los situados que anualmente remite para mantener estas Islas con otros motivos que aunque no de tanto útil como este a nuestros intereses y a los Reales muy convenientes a estas Islas quedándome el consuelo […] me diese el excelentísimo señor Marqués de la Ensenada las Gracias y me asegurase que luego recibiera el informe de v.señoría aprobando mi pretensión se interesaría en que me diese la correspondiente providencia.[924]

En el fondo, lo que planteaba Cosío era una ampliación del permiso del comercio transpacífico en la parte de sus retornos. No se refería ya a los rezagos, aquellas ventas que se realizaban fuera de feria, supuestamente, y cuyos caudales generados quedaban a la espera en Nueva España para poder ser transportados en los próximos galeones. Sino que habla de las cantidades excedentarias del millón permitido, pagando estas por su embarque un 8%, justificando que con esta aportación podría ahorrarse la Real Hacienda el envío del situado a las islas en los años en que pudiera enviar el permiso con carga entera de las 4.000 piezas, y aseguraba que estas ventajas podrían darse incluso con media carga, por lo que reconocía, no de forma explícita, que el producto de los galeones que transportaban la mitad del permiso podría exceder el máximo estipulado de retorno del millón de pesos.

El planteamiento de una ampliación del permiso no era una novedad, ya se había hecho con anterioridad justificándolo en la fidelidad con que se había comportado el Cabildo y en la asistencia que había prestado a las urgencias de la Corona en aquellas

[923] Véase el capítulo VI.
[924] Testimonio del expediente formado a representación de Don Pedro de Cosío…, en Expediente sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23, ff. 3r.-5r.

latitudes, por tanto podemos decir que se abría, de nuevo, un proceso negociador clásico con el que esperaban obtener una ventaja comercial con la que poder compensar los estragos pasados y presentes y cuyo beneficio no solo iría dirigido al Cabildo y los compromisarios del comercio de Manila, sino a la Real Hacienda, siempre necesitada la mayor parte del tiempo y con la perspectiva del ahorro del situado, lo que nos da una idea del rendimiento del comercio transpacífico y lo que podría suponer habilitar embarques de retornos con cantidades excedentarias.

La cuestión no quedó cerrada aquí, sino que Cosío, de nuevo en las islas, la planteó al marqués de Ovando en el año 1754 para que el gobernador apoyara su causa, que era también la del Comercio de Manila. Esta también se dirigió al gobernador, previa petición de informe del mismo Ovando que le fue remitido en febrero de ese año, amparando la petición en clave gremial[925]. Decía el Cabildo y compromisarios del comercio de Manila que en la estimación total de las 4.000 piezas daba el Comercio de Manila un quebranto de 124.000 pesos, contando con que el navío tuviera un viaje tranquilo sin invernada, lo que aumentaría los costes de ese retorno. Así como otros costes y contratiempos derivados de la propia travesía, de tal manera que menguaban los caudales de los mercaderes que tomaban el dinero a premio y sus aseguradores pues si no podían contar con el dinero retenido en México ya no solo les era difícil satisfacer los principales y correspondencias una vez vencido el riesgo sino que no podían aplicarlo al giro comercial. Por último, señalaba la Ciudad y Comercio al gobernador que tenía pedido a sus apoderados en Madrid que solicitaran al rey retornar el caudal rezagado en México[926].

[925] Se hacía necesaria esa petición por la conocida decadencia por la que atravesaba el comercio de las islas y la total ruina a la que se veían abocados. Según el último reglamento del año 1734, y la interpretación que de este habían hecho ajustando el permiso de carga de los 500.000 pesos como valor de las 4.000 piezas que decían poder embarcar, estimaban el coste total del embarque de cada fardo en 182 pesos, 5 tomines y 6 granos. De esta cantidad, 125 pesos formaban el principal, 50 pesos el valor de la boleta como estimación mínima un año con otro y 7 pesos, 5 tomines y 6 granos como coste de poner el fardo a bordo. Hecha la estimación al 50% de correspondencia, unos 91 pesos, 2 tomines y 9 granos, que sumados hacen la cantidad de 274 pesos y 3 granos, evidenciando que el permiso de retorno no permite más de 250 pesos, se destaca la pérdida de 24 pesos y 3 granos en cada fardo, añadiendo el coste de 6 pesos y 2 tomines del 2,5% por su retorno al maestre de plata.

[926] "y lo que anualmente exceda el valor de los efectos de este Comercio al millón del permiso satisfaciendo por su embarque un cinco por ciento para cuya consecución hace presente a más de las pérdidas, arribadas y continuos que ha padecido este Comercio el que por cada fardo satisface al Real Erario más de cuarenta y un pesos y medio de Derechos Reales pues contribuye por esta Razón con ciento sesenta y seis mil y más pesos por las cuatro mil piezas de su permiso y que a más de los gastos que tiene expuestos anteriormente hacen los individuos de este Comercio el de un cinco por ciento de beneficio que se asigna a los consignatarios y los otros que se originan en Acapulco con más lo que les cuesta el conducir de este Puerto a la Ciudad de México el dinero que no se puede embarcar por falta de permiso […].", Testimonio del expediente formado a representación de Don Pedro de Cosío…, en Expediente

La posición del Comercio de Manila era clara en este sentido. No solo se centraba la petición en la posibilidad de retornar los rezagos sino que también se hacía sobre los posibles excesos que pudieran darse por encima del millón de pesos, puntualizando que por tal petición llevaba expresado el Comercio a sus apoderados en la Corte[927] ofrecía el 5% como contrapartida, distanciándose en este sentido de lo propuesto unos años antes por Cosío de lo que podemos deducir que este no hizo de su representación un asunto encargado por el Cabildo y compromisarios de su comercio al apuntar un 8% por el pago de los excesos. De ahí también que la Ciudad y Comercio de Manila insista en su petición al gobernador en destacar que las condiciones que tradicionalmente había venido presentado al rey por medio de sus apoderados eran las del 5% como una manera de señalar que no habría cambios en su postura, no haciendo suya la propuesta de Cosío, al menos en lo que respectaba al punto de dicho pago como contribución a la Real Hacienda en caso de que se permitiera al Comercio el embarque de excedentes.

El segundo memorial de Cosío fue hecho a título particular[928], sin representar en ese caso los intereses comunes del gremio mercantil manilense, por tanto esto también nos lleva a pensar en que no se trataba de un apoderado especial enviado a la Corte para defender exclusivamente esa petición que plasmó en su primera representación. En la segunda hizo una solicitud a título particular en la que pedía que se le permitiera embarcar en partida de registro todos los caudales que como vecino y consignatario del Comercio de Manila llevaba a su cargo, pagando al rey un 5% por aquellos que excedieran del millón del permiso. Resulta llamativo que en el ofrecimiento colectivo diera un porcentaje diferente al que hacía ahora a título particular, aunque podemos entender que en este caso representara unos intereses más concretos y por tanto tuviera instrucciones claras sobre los caudales que habían sido consignados a su cargo. El margen de maniobra del que pudiera hacer uso entre la petición colectiva o general era diferente al que pudiera tener como particular en una petición sobre unos caudales de los que era responsable directo.

Faltaba por último la manifestación directa del gobernador en apoyo de la causa comercial de las islas. Este se hizo cargo del pedimento y lo envió por carta el 14 de

---

sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23, ff. 7v.-14r.

[927] Apenas sabemos nada de estos personajes que defendían los intereses de los grupos privilegiados de las islas en la Corte. Un tema interesante que todavía está pendiente de estudio.

[928] Ibídem: ff. 5v.-6v.

julio de 1754[929] en lo que sería una de las últimas acciones de gobierno del marqués de Ovando en Filipinas. Hecho cargo de la petición de Cosío y del informe que le remitió la Ciudad y Comercio de Manila siguió el gobernador en dicha misiva el ofrecimiento que hiciera Cosío sobre el beneficio que reportaría a la Real Hacienda la contribución que se hiciera de los rezagos del 6 u 8%, inclinación que hizo notar el fiscal de la Real Audiencia de Manila[930], José Joaquín Merino en su vista sobre el tema haciendo ver al gobernador que su postura debía inclinarse por el mayor beneficio de la Real Hacienda lo cual se identificaba en los porcentajes expresados por Cosío. Se hacía eco de las razones que este manifestó en su representación sobre que la competencia de las compañías europeas habían elevado los precios de las mercaderías chinas con las que comerciaban los manileños y el hecho de abrir la mano a los rezagos evitaría que los mercaderes de Manila recurrieran a una tercera vía con la que hacer llegar los rezagos como era la solicitud de avecindarse en las islas y obtener la licencia como embarque de caudal propio, cuando en realidad se trataba de rezagos acumulados en México. Además de esta posibilidad ya hemos señalado que dichos rezagos podían entenderse también como encomiendas de comerciantes novohispanos que las disimulaban bajo solicitud de pobladores, la cuestión no sería en este caso el servirse de un subterfugio para llevar los rezagos bajo licencia de caudal propio como futuro vecino de Manila, sino el enmascarar las encomiendas bajo el título de rezagos.

Finalizaba así el gobernador su carta: "y más cuando son muchas las veces, y ocasiones en que este Comercio despacha sin carga el Navío, y en otras con solas mil piezas, con cuyas mermas mercantiles, se viene a comenzar en otros años, la extracción de los rezagos que tiene en substancia a equilibrar en un año con otro, el íntegro permiso de las quatro mil piezas". Un último alegato a favor del comercio isleño en el que debido a los perjuicios padecidos en años anteriores el hecho de que se dieran excesos ofrecía la posibilidad de equilibrar el beneficio en años en los que no pudiera enviarse carga o esta fuera reducida, esto también nos lleva a pensar que las cantidades de plata eran en algunos años bastante superiores a ese millón de pesos recogido en el Reglamento, posibilidad que cabría hacer extensiva no solo con la carga completa sino también con cargas de menor cuantía, como fue el caso del *Covadonga* en 1743.

[929] Carta del marqués de Ovando sobre el regreso franco de rezagos, Manila 14-VII-1754, en Expediente sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23.

[930] Testimonio del expediente formado a representación de Don Pedro de Cosío…, en Expediente sobre el regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,198,N.23, ff. 14v.-16r.

La respuesta que dio el Consejo de Indias en 15 de junio de 1756[931] fue contraria a la propuesta defendida por el gobernador y capitán general marqués de Ovando, no convenciéndose de la justificación que hizo Cosío y la Ciudad de Manila al afirmar el beneficio que supondría la permisión de los rezagos y excedentes para la Real Hacienda, siendo precisamente esta una postura contraria al desempeño de las funciones del gobernador quien tendría que celar por el buen cumplimiento del Reglamento del Galeón sin permitir ningún tipo de fraude que se cometiere. En este caso la respuesta dada no fue una sorpresa, sino que se enmarcaba en una postura tradicional conservadora de negación de una ampliación del permiso y que no difería nada de las razones expuestas por el fiscal en su informe[932].

En primer lugar hacía constar este que los cálculos que habían hecho la Ciudad y Comercio no podían hacerse extensivos a todo el número de comerciantes ya que esas supuestas pérdidas o escaso margen de beneficio solo se adecuaban a aquellos comerciantes que compraban las boletas y sacaban el dinero a corresponder[933]; en segundo lugar apuntaba que la única pretensión era el aumento de las cantidades de plata que retornar, pues decía el fiscal que en el Reglamento se contemplaba la posibilidad de retornar excedentes por encima del millón de pesos, pero solo en frutos y géneros de Nueva España y no en plata. Y por último no podía observarse ese aumento a la Real Hacienda sobre la base del fraude, o tercera vía que mencionaba el gobernador al referirse al embarque de los rezagos bajo la fórmula del avecindamiento, cuando precisamente era responsabilidad de este y de los oficiales reales y el fiscal de la Real Audiencia de Manila la inspección de los registros y la comprobación de que los caudales fueran del sujeto que iba a avecindarse y en caso contrario se dieran por decomiso.

* * * * *

A lo largo de la primera mitad de la centuria se dio un camino paralelo entre la representación legal del comercio transpacífico y su desenvolvimiento real, una

[931] Consulta sobre regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, Madrid 15-VI-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.6.
[932] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre permisión de rezagos, Madrid 17-III-1756, en Consulta sobre regreso franco de rezagos del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.6.
[933] Esto significaba que tomaban el dinero prestado de las obras pías, generalmente, para invertirlo en el comercio del galeón. Manejaban caudales que no eran propios.

continuidad que no mantenía una equidistancia sino se entrelazaban en una trama que generaba un propio código de entendimiento entre los diferentes actores implicados, ya fueran estos impulsores de determinadas decisiones fácticas como dispensadores de las normas que debían aplicarse. Así esta mezcla generaba una situación en la que era difícil reconocer una pauta general para el ritmo comercial e, incluso, para advertir una lógica en su funcionamiento más allá de las estipulaciones de la Corte.

No obstante, ese leguaje propio que se había ido conformando al amparo de la práctica proporcionaba algunas pistas que permitían seguir un guión mucho más profundo del sistema del Galeón de Manila. Un entramado que se movía entre las aspiraciones extremas del cierre de la Carrera del Pacífico y de la apertura sin ningún tipo de limitación en cuanto a permiso de carga y retorno. Mediante esas insinuaciones, que se combinaron con expresiones claras, hemos podido confirmar que el punto de partida, al menos en parte, del comercio entre Manila y Acapulco desde la cabecera isleña era, cuanto menos, cuestionable. Esto se puede matizar si pensamos en los envíos de plata como encomiendas novohispanas, por tanto, cabría pensar en que el ciclo comercial realmente tenía su origen en una gran parte de los retornos procedentes de Acapulco. Las provisiones de plata hechas desde Nueva España marcarían el ritmo del comercio más que la acumulación y envío de determinadas mercaderías desde Manila. Por tanto, cabría ver en el puerto del Pacífico el elemento activo de la emisión de plata para el comercio oriental y no considerar únicamente al metal precioso como la contrapartida pasiva del comercio entre uno y otro punto.

Esto, a su vez, daba un panorama mucho más rico y complejo a las relaciones mercantiles, a sus interesados y, también, a las autoridades indianas pendientes de su observancia y cumplimiento. La sucesión de reglamentos así lo atestigua y, en especial, las contestaciones que ofrecieron desde los focos afectados. Desde Manila se mantuvo una postura persistente en su reforma, ya se enfocase el debate en el aspecto concreto de los rezagos, así como en el de los excedentes, ambos estrechamente relacionados. Una postura que no podemos perder de vista si pensamos en Acapulco como factor activo y no únicamente pasivo como hemos remarcado. Una influencia que se puede intuir precisamente en esos requerimientos hechos desde las islas, ya que precisamente el control del flujo de plata quedaba únicamente bajo las condiciones de los virreyes, los oficiales reales del puerto novohispano y en especial los comerciantes del Virreinato volcados en dicha travesía comercial. Probablemente el interés del Cabildo secular de Manila y sus compromisarios a la hora de insistir en una ampliación del permiso,

aunque esta fuera de forma disimulada, se debiera al interés por reducir el control de unos caudales con destino a las islas por parte del otro lado del océano. No obstante, habría mucho que precisar en esta parte, ya que, a pesar de que el Cabildo parecía tener una sola voz, la diversidad mercantil de las islas desbordaba la autoridad que este pudiera representar.

Esta era la situación que sobrevino al sistema del Galeón de Manila los años en los que Ensenada fue secretario de Marina e Indias, topándose prácticamente poco después de su nombramiento con la noticia de la captura del patache *Covadonga* y notando sus consecuencias años después, incluso con la presencia en la Corte de Pedro Antonio Cossío como valedor y portavoz de los intereses mercantiles manilenses. El Reglamento, pese a seguir vigente, había dado muestras de su incumplimiento, algo que no escapó a ojos del marqués. Por tanto, a pesar del desenvolvimiento del mismo unido a una práctica continuada que se acumulaba ya por décadas, anteriores a la reformulación normativa que se había dado en la primera mitad de la centuria, parecía precisarse una intervención en el comercio de la Carrera del Pacífico. Si desde la Península se atendía a los testimonios y se llevaba una observancia cercana en función de los mismos no era extraño que, siguiendo ese procedimiento, se tuviera presente en los círculos decisorios en materia indiana el vínculo comercial entre Manila y Acapulco. Ensenada, como protagonista de la política indiana y responsable de la que él mismo quería definir dentro de su marco de actuación, tuvo muy presente una cuestión de este tipo como fue la de intervenir y reformar el sistema del Galeón de Manila al considerar a este como uno de los elementos principales que definían a la capitanía y gobernación de las islas Filipinas.

Capítulo 8. El Galeón de Manila y el marqués de la Ensenada (1743-1751).

Parte I. El primer contacto del marqués de la Ensenada con el sistema del Galeón de Manila y su definición dentro de la política americanista ensenadista.

El asentamiento hispánico en Filipinas quedó estrechamente vinculado desde la última década del siglo XVI al sistema del Galeón de Manila. Esta relación entre dominio, poblamiento y comercio se concentró en la ciudad de Manila y se mantuvo inalterada durante las dos centurias siguientes. Por tanto, el peso e implicaciones que mantuvo el funcionamiento del Galeón para la viabilidad de la presencia española en Asia fueron de gran consideración, no solo en las islas, sino también en la Península. Desde las instituciones cortesanas, con la mirada puesta en su vigencia y reforma comercial, se tuvo por conveniente, junto a la conservación de la posición española en las islas, el que estas continuaran sosteniéndose sobre el comercio de la Carrera del Pacífico.

La primera mitad del siglo XVIII fue fecunda en la observación prestada a dicho sistema, un interés que tuvo continuidad hasta la aparición de Ensenada en el primer plano de la administración y gobierno de la Monarquía. Este, al igual que sus antecesores en la Secretaría de Marina e Indias, también prestó atención a Filipinas y, concretamente, al plano comercial principal que representaba el Galeón como uno de los elementos definitorios de ese asentamiento hispánico. La actuación de Ensenada al respecto no fue sencilla ya que no solo se contemplaban resistencias locales sino que a estas se unían la oposición institucional que desde la Corte pudiera fraguarse a la hora de trazar una política indiana para las islas bajo su impronta.

8.1. La Real Orden de suspensión del comercio transpacífico 1744-1746.

El antecedente más claro que podemos tener presente sobre una decisión que implicara al marqués de la Ensenada como secretario de Marina e Indias fue la Real Orden que se dio para la suspensión de la actividad del galeón de Manila en 1745, con motivo de haberse tenido noticia de la captura dos años antes del *Covadonga* y el riesgo de exponer a otros navíos a un destino similar. En este sentido se trató de una causa mayor a pesar del perjuicio que ocasionaría a las islas la interrupción de su principal fuente de sustento, tanto para sus vecinos como para el servicio del rey. Una preferencia basada

en eliminar el mayor de los problemas como era el de que el enemigo se hiciera con grandes cantidades de plata en la estimación de que esa cancelación, aun con la situación deficitaria en la que derivaría para las islas, podría evitar ese superávit de fondos que compensaría la acción de guerra británica.

Comprendían desde Manila, a pesar de la dureza de las consecuencias que una medida así representaba, que esta tendría un carácter temporal, y es difícil pensar que esto fuera distinto también para los ministros de la Corte. La situación se hizo insostenible para el Cabildo secular y los compromisarios del comercio de Manila que, sin respetar la orden de interrupción, organizó viaje a Nueva España el año de 1746. Prolongar el cierre del tráfico podría convertirse en un estado de difícil arreglo después de la captura del *Covadonga* en 1743 cuando estaba de retorno, la arribada del *Rosario* ese mismo año, la decisión de no enviar navío el año de 1744 y la suspensión de 1745.

En cuanto a las órdenes directas emanadas desde Madrid, la interrupción efectiva del comercio transpacífico solo se estipuló por un año. La primera para la suspensión fue emitida en 2 de agosto de 1744 y la siguiente, que revocaba esta ante los lamentos transmitidos desde las islas sobre las dificultades que se padecían y la ruina consiguiente que tendría la interrupción comercial, fue expedida con fecha de 18 de septiembre de 1745 que comunicaba el marqués de la Ensenada al gobernador Gaspar de la Torre. En esta habilitación para la reanudación se hacía la prevención de que los navíos fuesen "extraordinariamente bien armados y tripulados, y en estado de defensa en cualquier encuentro de enemigos"[934].

El 29 de julio de ese mismo año, el Cabildo secular y compromisarios de Manila habían informado por carta[935] de los padecimientos que venían sufriendo desde el año de 1742. Ese año fue el último en el que pudieron obtener el retorno de caudales ya que el *Covadonga*, despachado ese mismo año, se perdió al siguiente. Daban cuenta de los empeños contraídos, no solo por derivación del comercio, sino en apoyo y soporte de las Reales Cajas pero con la imposibilidad de continuar en esta asistencia por parte de los vecinos si no se reanudaba el trato con Nueva España. De la negociación con el Virreinato decían que "cada día se hace más indubitable, que el único medio de su conservación, y subsistencia es la comunicación, y mutua correspondencia con los de

[934] Real Orden comunicada por el marqués de la Ensenada al gobernador Gaspar de la Torre sobre la reanudación del tráfico entre Filipinas y Nueva España, San Ildefonso 18-IX-1745, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre reanudación del tráfico del galeón, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.2.

[935] Carta del Cabildo secular de Manila sobre el comercio con Nueva España, Manila 29-VII-1745, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189A,N.6.

Nueva España, se hace más fácil de entender, que de referir, los perjuicios que les ha acarreado la larga suspensión, que han padecido de esta misma comunicación y trato".

Por último se hacía referencia al envío del navío *Rosario* en 1743 que podíamos identificar dentro de esa lógica de funcionamiento que proponíamos como un intento de retornar una mayor cantidad de plata que en los años anteriores al enviar un permiso completo de 4.000 piezas, en este caso concreto para resarcir la pérdida del *Covadonga* y también, posiblemente, en previsión de que fuese irrealizable remitir carga el siguiente año[936].

No ocultaba la Ciudad y Comercio sus propósitos, haciendo ver primero el seguimiento y diligencia que mostraba en el cumplimiento de las órdenes reales y, en segunda instancia, introduciendo la posibilidad de que ante ese obedecimiento se proveyeran en la futura habilitación comercial "los ensanches que basten a reemplazar tan nobles quiebras". Por esto podemos entender, como veíamos anteriormente en la petición que hizo el Cabildo secular de Manila en 1748, la posibilidad de retornar los rezagos[937]. Y podría abrir la puerta a un debate sobre la elaboración de un nuevo Reglamento para el comercio de las islas con Nueva España en el que el planteamiento principal sería el aumento del permiso dado desde 1734 o, a efectos más prácticos, que el supuesto comercio oficial se aproximara más al que realmente se practicaba.

Recordando esos infortunios y apoyándose en que la única solución posible que cabía frente a ellos era la reanudación del comercio con Nueva España, la Ciudad y Comercio de Manila, pese a sus declaraciones de cumplimiento de los mandatos reales, informaba el 8 de julio de 1746[938] que había decidido enviar carga del permiso que tenía concedido aun sabiendo que eso suponía vulnerar la Real Orden del año 1744, apenas

[936] "Y cuando el celo de remediar en lo posible estas penurias, y excusar las nocivas inquietudes, que las mismas pudieran ocasionar en gente menos atenta, y más despechada, de que tanto abundan estos países, se trataba de si se remitiría, sin embargo de los recelos de enemigos y corsarios, las referidas cuatro mil piezas, que iban el citado año de 1743 en el expresado Navío Rosario; por ser la única substancia, que le ha quedado a este vecindario, aunque con la determinación, que precisamente les ha sobrevenido con su arribada, y el estar tanto tiempo empacadas; recibió esta Ciudad y Comercio comunicada por el Gobierno, la Real Orden de V.M., para que no se remitieran mercaderías a la Nueva España hasta nueva providencia: […] la obedeció gustosa en prueba de su siempre reverente sujeción a los Reales mandatos de V.M., y su invicto celo la mandara revocar, luego que le sea manifiesto todo lo referido, y proveerá la habilitación del Comercio y Navegación de Nueva España con los ensanches que basten a reemplazar tan nobles quiebras, u en otro modo de los que el poderoso y Real Patrocinio de V.M. tenga por más conveniente, dispondrá por la salud pública de estos su remotos territorios". Ibídem.

[937] Véase el capítulo VII.

[938] Carta del Cabildo secular de Manila sobre el recurso que habían hecho contra la Real Orden de suspensión del tráfico transpacífico, Manila 8-VII-1746, en Carta de Juan Francisco de Güemes y Horcasitas sobre llegada de dos galeones de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,121,N.13.

un año después de que hubiera sido expedida. Sin embargo, esos tres años de parálisis comercial se hacían ya insostenibles para la situación por la que atravesaban las islas. No dudaba de que la suspensión sería revocada ese mismo año de 1746 y se acordó por Cabildo secular abierto de vecinos y comerciantes pedir al gobierno la interrupción de la práctica de la Real Orden solicitando permiso para poder embarcar las 4.000 piezas que tenía registradas desde el año de 1743 y que tuvieron el infortunio de arribar con el galeón *Rosario*, además de ser este el único recurso de los caudales que tenían disponibles.

El recelo que habían despertado la captura hecha por Lord Anson y las noticias que habían llegado sobre el despacho de una escuadra inglesa que podría amenazar a las islas como impulsoras de esa Real Orden se fue atemperando, en opinión de la Ciudad y Comercio, al poder comprobar que finalmente su destino era la protección de las posesiones inglesas en la India y que para prevenir cualquier contingencia se había decidido embarcar el permiso en dos navíos, el *Rosario* y el *Pilar*, preparados en guerra. El respaldo de esta decisión del Cabildo secular abierto vino de las juntas celebradas de Guerra y Hacienda junto al voto consultivo de Real Acuerdo que se había pedido en el mismo Cabildo secular abierto.

Para reducir el impacto de esta desobediencia, aun con la intuición expresada de la posible revocación de la Real Orden ese mismo año, comunicaba la Ciudad y Comercio que para el despacho y apresto de los navíos contribuía para dichos gastos con 50.000 pesos que, por la imposibilidad de haberlos pagado a causa de las crecidas deudas que se habían acumulado, pagaría en dos partes: la primera de los beneficios derivados del producto del permiso en Acapulco, 30.000 pesos, y los 20.000 pesos restantes los pagarían el año siguiente de 1747 “a lo que se ha obligado por escritura, que por medio de su Procurador General ha otorgado en las Reales Contadurías”. No aclaraba si se haría de la misma forma que los 30.000 primeros, extraídos del beneficio del siguiente permiso en Acapulco o si el pago se efectuaría por donativo en Manila, aunque podemos pensar en la repetición de la fórmula.

Las gestiones del Cabildo secular de Manila no se detuvieron aquí debido a lo que suponía la decisión en cuanto a contravenir las órdenes reales para lo que también dio impulso a su causa desde la Corte. Miguel Fernández Munilla[939], diputado y apoderado

[939] Memorial de Miguel Fernández Munilla, diputado y apoderado de la ciudad de Manila informando sobre el despacho de dos navíos para la reanudación del tráfico con Nueva España, el memorial no está

de Manila, se encargó de hacer constar la reanudación del comercio transpacífico con una copia de la Real Orden que el marqués de la Ensenada había comunicado al gobernador Gaspar de la Torre con fecha de 18 de septiembre de 1745. Es probable que el apoderado iniciara su actividad sobre este tema una vez tuviera conocimiento de la decisión tomada en Manila y que solo podía achacarse un desfase en el conocimiento de la información ya que la Real Orden de reanudación que se había dado por mano de Ensenada no había llegado todavía a las islas. No tuvo mayores efectos esta cuestión, pues no se dieron quejas desde la Corte por lo practicado.

Como ya hemos comentado la reanudación del tráfico se produjo sin que en Manila se recibiera la noticia del levantamiento de la suspensión desde la Corte como para ajustar sus decisiones con las órdenes reales, de tal forma que en 1746 los navíos *Rosario* y *Pilar* emprendieron viaje hacia Nueva España con el permiso que ya había sido preparado para el viaje que en 1743 intentó realizar el navío *Rosario* y acabó en arribada. Sobre las últimas resoluciones reales sí estaba informado el virrey de Nueva España, Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, por la vía reservada, al que se mandaba "subministre a las referidas Islas un año de situado y lo que sin perjuicio de las vigencias se pueda aumentar en cuenta de lo atrasado"[940]. Estas eran las palabras del virrey por lo que no podemos saber si se ajustaban exactamente al contenido de las órdenes que decía haber recibido. Pese a todo, era una expresión lo suficientemente genérica como para dilatar los retornos hacia las islas, sobre todo si no aportaba la información completa de los mismos. También podemos pensar que se diera por hecho que con motivo de los atrasos y la interrupción padecida se mostrase el virrey más dispuesto a conceder mayores licencias para embarques de plata a las islas al margen del permiso.

Sobre los retornos que llevaban los navíos decía Güemes y Horcasitas ser estos: 999.500 pesos del duplo de los 500.000 de su permisión; 365.346 pesos 4 tomines y 4 granos como parte de los situados, sueldos y limosnas; 25.060 pesos pertenecientes a la Real Hacienda; alguna grana y plata labrada valorada en 35.025 pesos y el último capítulo de embarques lo conformaban "algunas permisiones concedidas a personas que fueron a avecindarse a Manila"[941]. De nuevo nos vuelve a dar una referencia lo

fechado, Probable 2-X-1747, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre reanudación del tráfico del galeón, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.2.

[940] Carta de Juan Francisco de Güemes y Horcasitas sobre llegada de dos galeones de Filipinas, México, 30-IV-1747, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,121,N.13.

[941] Ibídem.

suficientemente laxa como para sospechar de que se trataría de una cifra importante la embarcada por este concepto y que el mismo virrey era responsable de permitir, aunque no era una práctica incoherente si pensamos que por la expresión anterior de "sin perjuicio de las vigencias se pueda aumentar en cuenta de lo atrasado" había un cierto respaldo desde la Península en permitir, posiblemente por esa vez, una posible relajación en la permisión de los retornos. Sin el hecho de poder tener constancia de una cantidad aproximada de licencias a esas personas que, decía el virrey, se embarcaban para avecindarse en Manila, y sin contar la grana y la plata labrada, el cómputo de la plata acuñada ascendía a 1.400.000 pesos.

8.2. Las directrices del marqués de la Ensenada sobre el comercio del Galeón (1751-1754).

La guerra contra Inglaterra que tuvo lugar entre 1739 y 1748 acabó condicionando, hasta un extremo preocupante, uno de los elementos esenciales del asentamiento hispánico en Asia como fue el sistema del Galeón de Manila, expuesto al enemigo y ante el que se tuvo una reacción tardía o, cuanto menos, inadecuada. Esto hizo que el despacho de una Real Orden que suspendiese el comercio y, con él, el trasiego de plata hacia Filipinas se convirtiera en una decisión más que prudente vista desde la Península para evitar que sirviera a los propósitos hostiles del enemigo.

Con la llegada de la paz y la reanudación del comercio entre uno y otro extremo del Pacífico, incluso antes de llegar a ese cese de hostilidades, en 1746 quedaba ahora llevar a cabo un proceso de revisión del Reglamento de comercio en lo que parecía advertirse de nuevo la apertura del intenso debate de las tres primeras décadas del siglo XVIII, e incluso una actuación más decidida por parte de Ensenada a la hora de decantarse por una de las tendencias que entraban en juego. Por parte del Cabildo secular de Manila y los compromisarios del comercio la postura había quedado bastante clara en cuanto a la petición de poder embarcar cantidades rezagadas de plata por encima del 1.000.000 de pesos permitido, lo que se traducía en una solicitud de ampliación del permiso como se pudo confirmar por la actuación de Cosío que, a su vez, impulsaría la del gobernador Ovando en 1754. Pero, hasta esa fecha, fueron varias las decisiones que se tomaron sobre el Reglamento de 1734, así como las intervenciones que se produjeron sobre el mismo. Un período marcado, sobre todo, por el interés de

Ensenada en fijar el comercio real del tráfico a los términos oficiales recogidos en la legislación indiana.

8.2.1. La inserción del sistema comercial traspacífico en la política ejecutiva indiana definida por el marqués de la Ensenada.

Una de las primeras acciones del marqués de la Ensenada como secretario de Marina e Indias fue la revalidación y puesta en vigor de la Real Cédula de 1717, que se incluyó en otra despachada en mayo de 1747[942], por la que los temas concernientes a guerra, marina, comercio y hacienda tocantes a las Indias serían tratados por la vía reservada entre las autoridades y gobernadores con el secretario. Era esta una forma de canalizar la información y la acción de gobierno al margen del Consejo de Indias en lo que respectaba al funcionamiento de la Secretaría como institución. Al mismo tiempo, reflejaba el empeño de Ensenada por definir sus competencias y la jurisdicción de su actuación desde una perspectiva más ejecutiva, sin más interrupciones orgánicas como pudieran ser las del sínodo indiano, sobre todo cuando a la hora de articular una determinada política hacia Indias para lograr su aplicación ello implicaba o suponía un enorme esfuerzo y un tortuoso camino de negociación y mutilación que al final hacía que las disposiciones mutaran o se cumplieran parcialmente, cuando esto sucedía.

Probablemente la insistencia sobre el contenido de esta Real Cédula por parte de Ensenada buscara minimizar ese tipo de efectos a la hora de concretar una política sobre Indias desde la Península, y particularmente desde una institución concreta, sin la necesidad de consensuar decisiones colegiadas con otros organismos responsables del gobierno indiano, o manteniendo una posición de preferencia institucional en cuanto al impulso de su ejecución. Al secretario de Marina e Indias no le faltó interés y procuró dejar constancia de esta Real Cédula a todas las autoridades indianas. Filipinas no fue una excepción. No obstante, el protagonismo único nunca fue conseguido, o una aspiración total de este, si pensamos en el papel que guardó el Consejo de Indias en el proyectismo insular y la economía isleña, y la relación que mantuvo con estos temas y con la Secretaría de Marina e Indias.

[942] Véase el capítulo II.

Por carta de 26 de mayo de 1751 informaba el marqués de Ovando de su recibimiento en Manila[943]. Poco aportaba el gobernador en la misiva más allá de comunicar su cumplimiento y las providencias dadas desde el gobierno insular para su práctica. En este caso, y lo que nos interesa de dicha Real Cédula de 18 de mayo de 1747 es lo que apunta al tema del comercio con Indias. Sobre este punto no dejaba lugar a dudas al referirse al comercio de la Carrera de Indias concretamente, pero sin mención expresa a la Carrera del Pacífico, aunque no por ello sus disposiciones eran incompatibles con otras que se dieron específicamente para el comercio transpacífico durante el gobierno del marqués de Ovando. Por lo que se refiere al comercio dentro de las cuatro materias indicadas, las instrucciones parecen claras aunque generales, a la espera de apuntamientos más definidos, señalando: "el restablecimiento del mismo Comercio en sus primitivas reglas que como medio el más esencial para que mis Dominios florezcan en las ventajas, y utilidades que les procuro ocupa la mayor parte de mi cuidado"[944].

Quedaba claro mediante estas palabras la importancia que este guardaba como base o pilar para las utilidades que podrían proporcionar a la Monarquía los dominios ultramarinos de esta. En esta línea se insertaría la noción propuesta por Fidel José Tavárez de "Imperio comercial hispano" como un proceso teórico desarrollado a lo largo de la centuria del XVIII pero que tendría una mayor expresión a partir de la década de 1740[945]. En el caso del comercio transpacífico, y la mutua influencia que guardaba con la Carrera de Indias, no escaparía por tanto a esta atención. Esto nos recuerda el pragmatismo que impregnaba las acciones de Ensenada en relación al comercio y cómo este fue visto desde puntos diferentes con el paso de los años[946], poniendo más su atención en su función de medio del que obtener su mejor utilidad o provecho en lo que a disposición de recursos se refiere, concretamente para la Hacienda real, que a entender la práctica comercial como un fin en sí mismo.

De ahí que Ensenada no se posicionara claramente a favor de una tendencia vigente en lo que concernía a la política comercial, sino que la decisión se inclinaría en

[943] Carta del marqués de Ovando sobre asuntos de la vía reservada, Manila 26-V-1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,385,N.17.
[944] Traslado auténtico del expediente formado en virtud de la Real Cédula sobre los negocios pertenecientes a las cuatro clases de hacienda, guerra, comercio y navegación debían correr por la Secretaría de del despacho universal de Indias inhibiendo enteramente de su conocimiento al Consejo, Aranjuez 18-V-1747, en Carta del marqués de Ovando sobre asuntos de la vía reservada, Manila 26-V-1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,385,N.17, f. 5r.
[945] TAVÁREZ, 2015: 54-73.
[946] Véase el capítulo III.

función del aporte que tuviera tanto para los intereses reales como de los vasallos. Se trataba de una herramienta con la que nutrir de recursos al Estado y con la que poder hacer posible una determinada política, pensando sobre todo en un período de paz armada que se abría desde 1748 y para el que la Monarquía debía prepararse, teniendo presente el próximo estallido bélico en el que la intervención española debería reportar los mayores beneficios a sus intereses.

La guerra servía para canalizar determinadas políticas o cuanto menos para eliminar obstáculos que las condicionaban, sobre todo en el caso de América[947]. De ahí que gran parte de las decisiones tomadas en relación a una política indiana por parte del marqués se enfocaran en ese período de preparación con la finalidad de apoyar esos objetivos que pasaban sustancialmente por la reforma fiscal y el rearme naval, y todo ello conllevaba una serie de directrices políticas que para su cumplimiento se hacía necesario el aporte de recursos. Para materializar esa política era evidente sostener un coste. Una cuantía que, si miramos al sistema del Galeón, no nutría directamente con sus recursos, pero sí podía lograrse de forma indirecta con las medidas conducentes a mantener una situación en el comercio atlántico que proporcionara mayores recursos a la Península, y concretamente los obtenidos por la fiscalización de la actividad comercial indiana.

El comercio, como apuntamos, era una parte de donde dichos recursos podrían obtenerse, y si como ya hemos visto esta Real Cédula fue importante a la hora de definir la acción del ministro de Marina e Indias en lo que se refiere a las directrices indianas, no menos claro era su contenido a la hora de afirmar que el comercio era aquel medio de "florecimiento de ventajas y utilidades". Esta visión de la política comercial indiana venía desarrollándose desde el comienzo de la centuria, más si atendemos a que la propia Real Cédula se inspiraba en la originalmente promulgada en tiempos de Alberoni en 1717, y que en la década de los cuarenta fue ganando presencia en los círculos de poder[948].

Dentro de todo ese engranaje en el que la política indiana se insertaba como parte de la política general de la Monarquía, dirigida por Ensenada como uno de sus protagonistas en aquel período, además de Carvajal, habría que descender a la parte

[947] Ver capítulos I y III.

[948] Dentro de esa noción de imperio comercial hispano se encontrarían personajes como José del Campillo, José de Carvajal o Bernardo de Ulloa, entre otros, que dieron forma y perfilaron, según sus diferentes criterios, esa idea. En el capítulo IV puede verse cómo el proyectismo también alimentó ese concepto desde otras partes de la Monarquía Hispánica, como el caso concreto de Filipinas.

tocante del comercio transpacífico como uno de los polos sobre los que se asentaba o extendía el comercio indiano en su conjunto. Los registros sueltos durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) demostraron ser un medio eficaz con el que no solo se mantuvo la comunicación náutico-mercantil con las Indias desde la Península, sino que las cifras dieron muestras del aumento de los propios intercambios entre las dos orillas de la Carrera así como otros cambios en el patrón de comercio[949].

Vistos estos cambios desde Manila, y con la decisión por parte de Ensenada de mantener el sistema de registros sueltos, habría que tener presente cómo afectó esta nueva situación sobre el comercio del Galeón de Manila, en qué medida influyó y si la élite comercial manilense, así como la novohispana, supo sobreponerse al nuevo papel representado por los registros sueltos en relación a la vía transpacífica y si buscaron opciones con las que reflotar el comercio asiático por la vía de Acapulco-Manila. Otra opción que puede contemplarse es si se trató de un período en el que el comercio americano, y con más peso el novohispano, volcó más sus intereses sobre los navíos de registro que sobre los galeones de Filipinas. No olvidemos la difícil situación que la Carrera del Pacífico atravesaba en al década de 1740, cuyo último retorno había sido el del navío *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, el *Pilar*, en 1742. Sucediéndose entonces una interrupción de hecho, y desde 1744 de derecho, hasta el año de 1746 en que volvió a emprenderse la ruta comercial retornando al año siguiente de 1747 los navíos *Pilar* y *Rosario*. Sobre el comercio continuaba la Real Cédula así:

> comprendido todo lo perteneciente a la salida, y despacho de Flotas, Azogue y Registros, a la celebración de Ferias, ventas, cambios y demás partes peculiares de esta clase, y al tráfico recíproco de los simples, y manufacturas de estos, y esos Dominios, y Navegación en que se comprehende el avío, y despacho de todos los Navíos destinados, y que se destinaren, y emplearen en la Carrera de Indias sea para el transporte de caudales, frutos, y cualquiera efectos, conserva de Flotas, Galeones u otras expediciones con registros particulares, o para avisos o con cualquiera otro motivo de mi servicio o bien del Comercio o de cualquiera individuo de dentro o fuera de él.[950]

[949] LAMIKIZ, 2007: 231-260.
[950] Traslado auténtico del expediente formado en virtud de la Real Cédula …, Aranjuez 18-V-1747, en Carta del marqués de Ovando sobre asuntos de la vía reservada, Manila 26-V-1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,385,N.17, f. 7r.-v.

Podemos entender claramente que la mayor parte de este fragmento iba referido al sistema comercial del Atlántico. Pero, si como hemos mencionado antes su contenido era claro y general, al mismo tiempo cabría pensar que bajo el concepto de dominios estarían incluidas las islas Filipinas y en la última alusión, "o con cualquiera otro motivo de mi servicio o bien del Comercio", también podría hacerse extensivo al comercio del Galeón de Manila entendiendo ambos no como esferas diferenciadas, sino como partes que se influirían. Una idea apoyada en el hecho de que se diera constancia al gobernador y capitán general de Filipinas para su cumplimiento, especialmente como sostenimiento de la vía reservada como canal de transmisión del ejercicio de gobierno en un plano de refuerzo ejecutivo. Una concepción pautada a través de la actuación vertical del secretario del despacho hacia los virreyes y gobernadores, justicias y oficiales reales, en unas materias concretas y definidas por su mayor interés para el marqués de la Ensenada y la Secretaría de Marina e Indias como organismo rector de la política indiana bajo su dirección en un esfuerzo por garantizar su preeminencia sobre otras instituciones centrales partícipes del gobierno indiano[951].

8.2.2. El Galeón de Manila bajo el gobierno del marqués de Ovando: las primeras actuaciones sobre el sistema comercial del Pacífico (1750-1751).

El marqués de Ovando tomó posesión del gobierno de las islas Filipinas el 20 de julio del año 1750[952]. Si tenemos en cuenta dicha fecha no pudo hacerse cargo de la carga del permiso que ese año se hizo con destino a Nueva España en el navío *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, en el que sería su último viaje y que no pudo completar.

Sería después de este malogrado intento cuando el gobernador dedicaría su atención al comercio transpacífico. Además de la recepción en 1751 de la Real Cédula de mayo de 1747 sobre las materias de comunicación por la vía reservada para la Secretaría de Marina e Indias y el énfasis puesto sobre el comercio como parte integrante de las cuatro destacadas, al que ya hemos hecho referencia, fueron enviadas a Manila otras disposiciones ese mismo año de 1751. Sin embargo, estas no llegaron a tiempo como para incluirse en la preparación del navío que se despacharía entre junio y julio de 1751 para Acapulco, por lo que todavía el marqués de Ovando se ajustó a las

[951] Sobre este proceso puede verse el capítulo II, en el que esa preeminencia no significaba una exclusión hacia otros cauces institucionales de la política indiana.
[952] Carta de la Audiencia de Manila sobre toma de posesión del marqués de Ovando, Manila 28-VI-1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,183,N.3.

estipulaciones recogidas en el Reglamento del año 1734, pero sin que esto impidiera en su ánimo reformista hacer unas primeras sugerencias y denunciar algunos de los aspectos que observó en la Carrera del Pacífico a la Corona.

Sobre la carga del galeón y el repartimiento hechos en 1751 poco podemos conocer por mano de Ovando por lo que el testimonio que nos puede aportar algo de información al respecto es el que dio el virrey de Nueva España Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, conde de Revillagigedo[953]. Decía el virrey que en un primer momento creía que el patache *Pilar* habría corrido la misma suerte que aquellos que tendrían que haber alcanzado la costa novohispana en los años de 1748 y 1749 y que el que tendría que haber llegado en ese caso en el de 1751 había arribado también. Cuando supo que el galeón *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* había llegado en 25 de diciembre de 1752, que había partido el 19 de julio del año anterior del puerto de Cavite, supo a ciencia cierta lo sucedido con el *Pilar* y su naufragio en 1750. Hacía Revillagigedo cómputo de las pérdidas acumuladas por el Comercio de Manila y los efectos de la captura del patache *Covadonga* que todavía, decía, se hacían notar en las islas en virtud de las informaciones que se le habían "hecho presentes".

No obstante, pese a señalar un margen de actuación reducido, en base a órdenes reales, al afirmar que no podía contar con "aquellas facultades que me pudieran conducir a comunicar a los vasallos de V.M. que viven en aquellas Islas, algún consuelo que les sirviese de reparo a tantos quebrantos", las hizo efectivas de alguna forma al informar que adelantaría lo que pudiera de los situados atrasados pero sin desatender las urgencias del Virreinato. El virrey, consciente de las limitaciones, adoptó esas facultades que mencionaba en base a la preocupación por el sostenimiento de las islas, de tal forma que resolvió "suministrar dos situados, en cuenta de cinco y dos tercios que están vencidos, y al mismo tiempo algún permiso de plata, para que este socorro les sirva de algún consuelo, tomándome este arbitrio, estimulado de tan ejecutiva urgencia".

Sobre las partidas de plata diferentes, sin referirlas una por una, sí tenemos constancia de ese margen de maniobra en otra ocasión anterior, además de la del año 1747. Hizo uso de ese sobre los situados en el viaje que realizó el *Rosario* en 1749[954].

[953] Carta de Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, conde de Revillagigedo, sobre la llegada del navío Santísima Trinidad, México 6-II-1752, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,121,N.17.

[954] Aumentó la cantidad del situado de 1750 en 30.000 pesos para el de ese año como también sucedió en 1747. A ese aumento se sumaron otros 72.000 pesos "para las urgencias de la corona", también se remitieron 300 quintales de cobre que había pedido el anterior gobernador Arechederra, autorizó una cantidad extra para el clero secular de Manila a petición que por carta le hacía el arzobispo de Manila, así como dos situados más a las Marianas y a Zamboanga.

Ese fue el marco de actuación del virrey Revillagigedo sobre la ayuda que podía prestar a las islas Filipinas con la Real Orden de 27 de junio de 1746 que se le había dado sobre la remisión anual del situado, donde se decía que se podía aumentar la cantidad de este a cuenta de los devengados[955].

Con esta falta de claridad sobre las cifras por parte del virrey podemos tener en cuenta que ya en este galeón se embarcaron dos situados en su retorno además de ese "algún permiso de plata". Este, a pesar de su indefinición, podemos relacionarlo, como había representado el Comercio de Manila desde 1748, con importantes cantidades de plata que quedaban en Nueva España como rezagos, ya tuvieran estos origen en los excesos de las ferias que superaban el millón de pesos o por las piezas que quedaban sin vender en estas y se dejaban en el Virreinato para su posterior intercambio.

En aquel año de 1747 también se había referido el virrey a estos permisos de manera indeterminada, probablemente porque podrían ser cantidades lo suficientemente llamativas para las voces consulares peninsulares y la propia Corte. Así que podemos pensar que en estas dos ocasiones, en los retornos de 1747 y 1752, pudo haber importantes cifras de plata aparte de las específicas del producto de la carga. En este último año tampoco podemos precisar si había dado permiso sin más para que se embarcasen bajo la partida de rezagos o había sucedido como en 1747 que se trataba de permisiones concedidas a personas que iban a avecindarse a Manila. Aunque recordemos que en la apelación que hizo el Comercio de Manila el año de 1754 por mano del gobernador Ovando sobre los rezagos se mencionaba que la posibilidad del poblamiento se convertía en un subterfugio del que se servían para poder introducir en Manila esa plata de los rezagos.

En el año de 1747 habíamos sumado que la cantidad de plata embarcada por sus diferentes partidas era de 1.400.000 pesos sin incluir la de los permisos concedidos por el virrey. Para 1752 podemos pensar que con el doble situado, limosnas y producto de la venta de la carga la cifra fuese similar o incluso superior sin tener en cuenta la permisión de este retorno. Las cifras que hemos podido ver van desde 1.781.192 pesos hasta, según la Real Audiencia de Manila, 3.500.000 pesos[956]. Tampoco podemos conocer qué cantidad de rezagos quedarían en Nueva España del navío *Rosario* que hizo viaje en 1749 y cuya carga no pudo venderse en la feria de Acapulco al no celebrarse esta por el desacuerdo entre los mercaderes a la hora de ajustar precios. Así que las

[955] GARCÍA, 1976: 98-99.
[956] BONIALIAN, 2014: 229.

cantidades de plata atrasadas como producto de aquellas ventas fuera de feria no podemos concretarlas. No obstante, serían lo suficientemente importantes como para que desde 1752 y, posteriormente, en el último año de gobierno de Ovando, en 1754, se insistiera en la cuestión de los rezagos, si es que este tipo de partidas no se vieron repetidas en Nueva España por otros viajes comerciales de los galeones en años posteriores al de 1749.

8.2.3. El despacho del patache el *Filipino* en 1752: los privilegios de los regidores en la Junta de Repartimiento.

En febrero de 1752 se dispuso que el patache el *Filipino* era el único disponible para realizar la navegación a Nueva España al mando del general Tomás de Iturralde. En consecuencia, se procedió a su arqueo y de este resultó una diferencia notable en cuanto a la carga que podía llevar, siendo dos las posturas: por un lado la cantidad de 918 piezas[957] y por el otro 1.345. La decisión final que tomó el gobernador y capitán general fue la de ajustar el número a 1.000 piezas haciendo notar la comodidad de esta cantidad. En vista de esta asignación a la bodega del navío se informó a la Ciudad y Comercio de Manila para que, sabiendo el número de piezas que se había determinado podía transportar el *Filipino*, decidiera con tiempo el número que de dichas piezas podía embarcar en el navío para poder continuar con las diligencias[958].

En la Junta de Repartimiento celebrada en 26 de mayo del año 1752 el punto central sobre el que giró fue el prorrateo de las boletas sin atender a ningún tipo de condición por parte de los vecinos, lo cual afectaba a los regidores del Cabildo que como tales habían gozado hasta el momento de una tonelada íntegra. Privilegio que Ovando no tuvo en cuenta y propuso repartir la carga por cuartas partes sin atender a esa petición que le hacían los representantes del Comercio y la Ciudad. Durante la celebración de esta, tanto el alcalde regidor como el compromisario expusieron que el repartimiento de las piezas solo podía hacerse por quintos porque, en su opinión, si se

[957] En este caso se estimaba como unidad para capacidad de carga del navío. La denominación de las piezas era variada desde cajones, medios cajones, cajoncillos, fardos, medios fardos, marquetas, tancales, así como los diminutivos que se les pudieran aplicar.

[958] Año de 1752. Testimonio literal del expediente seguido en la Real Junta de Repartimiento sobre el prorrateo de las toneladas que los Regidores de esta N.C. pretendían se les diesen íntegras en las 1.000 piezas de la carga del patache el Philipino y del Repartimiento ejecutado por cuartas partes y demás providencias en su virtud libradas, dos decretos fechados en Manila 17-II-1752 y 24-II-1752, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 16r.-22r.

hacía por cuartas partes, estas no llegarían a incluir a todo el común para lo que, en caso de hacerse como indicaba el gobernador, se aumentaran las piezas en una cantidad superior a doscientas. No consintió Ovando en dicho aumento y exponiendo que si se hiciera por quintas partes como proponían, justificándolo la Ciudad y Comercio para cubrir la falta que, decían, había de ciento dieciocho piezas en caso de aplicarlo por cuartas partes, se producía un mayor perjuicio por la disminución en los pobres y viudas que, si ya en la carga entera apenas superaban la pieza de repartimiento en los términos propuestos, de hacerse por quintos no aprovecharían ni una octava o décima parte.

Entre las intenciones de este cambio propuesto por los capitulares del Cabildo secular se hallaba la de asegurar íntegras las toneladas de privilegio lo que haría más perjudicial aún el repartimiento por quintos. La falta de esas ciento dieciocho piezas las consideraba el gobernador más prudente que el incluirlas atendiendo al libro 9, título 45, ley 17 de la *Recopilación*… de 1680 por la que debía dejarse únicamente la bodega del navío para la carga y entre cubiertas el matalotaje, ranchos, jarcias, velas y cajas de marineros. En segundo lugar, proponía que a partir del año 1752 se disminuyeran algunas de las toneladas "que serán además de las correspondientes al oficio de Regidor, y especialmente por ser razón y hacerle mucha menos falta se rebajarán de las cinco, que se le consideran al alférez mayor dos, es a saber la respectiva de arqueador, y alcalde, que si a otro alguno le tocaren tres se le rebaje una, y media al que tuviere dos; Por manera que se le mantenga íntegra la de Regidor atendiendo a los atrasos que los más padecen". Este año no se daría boletas al cabo del navío reparando en esa falta de ciento dieciocho piezas, observando el libro 9, título 45, ley 48 de la mencionada *Recopilación*… de 1680 en consideración de los fletes y consignaciones que tenía. La Junta de Repartimiento concluyó con la resolución de repartir las 1.000 piezas por cuartas partes prorrateando tanto las piezas como las toneladas entre los vecinos matriculados, "sin excepción de personas"[959].

En la Junta de Repartimiento de 1752 se hizo presente el distanciamiento que podía producirse entre las actuaciones de los gobernadores y la que pretendían los representantes de la Ciudad y Comercio como únicos depositarios, de hecho, del derecho a comerciar con Nueva España, que se reconocía a los vecinos de las islas y, por ello, a controlarlo sin la menor cortapisa a pesar de lo que estipulara el Reglamento. El choque sería inevitable y más cuando Ovando podía entender el ejercicio de sus

[959] Ibídem: ff. 33r.-40r.

facultades como gobernador y capitán general desde una perspectiva más ejecutiva en función de la interpretación que hiciese de la Real Cédula de 1747. Así como de la que había recibido en 1751, en la que el comercio, como una de las cuatro materias destacadas, suponía para el gobierno de Filipinas un pilar fundamental.

Esta sería una de las primeras actuaciones sobre el sistema del Galeón que practicó el gobernador, apuntando a uno de los abusos más evidentes que se practicaban en el repartimiento de las boletas. No sería el único y no le faltaría a Ovando respaldo desde la Península, concretamente por parte del marqués de la Ensenada. Que el gobernador se decidiera a actuar dos años después de haber llegado a las islas no debe extrañarnos ya que en el año de 1750 él no pudo intervenir sobre lo practicado en el despacho del patache *Pilar*. Que al año siguiente de 1751 tampoco lo hiciera, en los términos en que lo hemos visto para 1752, pudo deberse a la falta de experiencia que tenía sobre el comercio transpacífico en cuanto a observar su práctica directamente en la misma capital de Manila. Pero, a pesar de no ser testigo directo de la práctica comercial de las islas hasta su toma de posesión, no le faltarían noticias de diversa procedencia sobre el mismo en Acapulco mientras esperó en Nueva España unos años hasta poder embarcar rumbo a Filipinas. Expresó Ovando lo siguiente, remitiendo carta al marqués de la Ensenada, cuando tuvo noticia de su llegada al puerto novohispano:

> Luego que vi adelantado el tiempo en Febrero, y que de venir el Galeón, se hacía preciso contribuir a el más breve despacho de la Feria, y recaudaciones, Carena, provisiones, etc. me acerqué a el Puerto hasta esta Villa, no solo para instimular cuanto estuviese de parte de los Philipinos, si no es también para instruirme de el Orden, con que se procedía por unos, y otros Dependientes de los dos Comercios, y los de este Gobierno bajo de sus providencias cuya idea espero mantener, para que informado V.E. de una práctica especulación, lo esté S.M. en materias de tanta importancia, y única raíz de que se nutre, y depende la subsistencia de aquellos Dominios.[960]

Ovando se refería a la feria que debía celebrarse el año de 1749 en Acapulco, en tal caso hay que decir que esta no tuvo lugar porque el galeón *Rosario* que salió el año anterior de las islas arribó y no pudo llegar a Nueva España. Si sus intenciones no se disiparon es posible que en el siguiente viaje del navío decidiera actuar de la misma forma, más si

[960] Carta del marqués de Ovando sobre salida del galeón, Cuernavaca, 10-III-1749, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,385,N.12.

debía embarcar hacia Filipinas en cuanto le fuera posible para tomar posesión del gobierno y también porque sería la última ocasión que tuviera de ver el funcionamiento de la feria directamente en el lugar, pero probablemente tuvo que conformarse con una situación poco común como era que no se celebrase esta (como ocurrió el año de 1750 en que embarcó hacia Manila). Así que las informaciones que pudo obtener serían parciales e indirectas.

El repartimiento del navío *Filipino* y las toneladas de los regidores no fueron las únicas cuestiones abordadas por Ovando aquel año de 1752. La preparación de este patache para la navegación hacia Nueva España había sido una solución de urgencia ante la escasez de navíos disponibles en las islas. Antes de proceder incluso a la habilitación de este, proceso que conllevó su reconstrucción, propuso Ovando la construcción de un galeón en Siam mediante una Compañía por acciones con un fondo de 30.000 pesos, cantidad considerada suficiente por el gobernador para la fábrica del navío. Este se nombraría *Nuestra Señora de Guadalupe* y estaría en las islas en 1753 disponible para viajar a Acapulco al año siguiente. Sin embargo, fueron algunas de las cláusulas incluidas en el proyecto de Compañía las que podrían alterar el funcionamiento de la Carrera del Pacífico:

> […] Este patache puede venir cargado de maderas, fierro, Plomo, etc. De cuyos géneros pagará el Rey las cantidades que necesite, y lo demás se podrá vender al público= Yttem ajustará, y pagará el Rey el Navío, o le permitirá a los Interesados que recarguen de los expresados efectos en Siam o en la Costa, y según el Sistema en que nos hallásemos el año de Cincuenta y tres a Cincuenta y cuatro se les habilitará de su cuenta si quisiesen hacer sus Riesgos a Cantón a la Costa, o a Siam aun en caso que el Comercio lo halle más a propósito para la Nueva España= Suponiendo que si este proyecto se efectúa se deberá a los accionistas a más del beneficio Común la oportunidad de tener un Navío pronto en cualquiera accidente impropicio, y la de embarcar media carga más sobre las mil piezas, que permite el Patache reedificado si el año de cincuenta y cuatro tenemos en Cavite el de Siam parece justo se les gratifique por esta vez con una boleta en cada acción fuera de las que por sus graduaciones les correspondan en el Repartimiento […].[961]

[961] Relación de la comisión hecha por José Pasarin al Reino de Siam el año 1752 por orden del gobernador de Filipinas marqués de Ovando, Manila 15-I-1752, en Expediente sobre desórdenes del comercio Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 171r.-v.

Como podemos ver no se procedía a la disolución de la Compañía una vez construido el navío. No solo se apuntaba a la compensación del coste de las operaciones que cubrieran el fondo del caudal aprontado, sino que se dieron una serie de ventajas para proporcionar a los accionistas algún beneficio. Esta fórmula venía a alterar el comercio del Galeón y a privilegiar a un grupo de vecinos, los accionistas del galeón *Guadalupe*. A pesar de señalar la adquisición real del navío no afirmaba que esta fuese obligada y reconocía la libertad de los dueños para utilizarlo a conveniencia, incluso por encima de la decisión del Cabildo secular y los compromisarios de comercio en caso de que juzgaran necesario su uso para el viaje comercial a Acapulco.

Lo que no podemos precisar es si esta opción mantendría su urgencia durante el tiempo que el navío permaneciera en poder de los accionistas o sería solo puntual. Lo que sí parece ajustarse a una gratificación concreta, por un año, es la concesión de esa carga más. Esta media carga más sería de quinientas piezas que por lo que parece, se ajustarían a las boletas extra que se repartían a los accionistas, siendo estas un total de trescientas boletas. Así estas supondrían un espacio de carga de quinientas piezas a beneficio de los participantes en la Compañía al margen de las que recibieran como vecinos y por otras consideraciones, siempre y cuando el navío se hallase en Cavite para el año de 1754.

Esto alteraría, aunque solo fuera en un viaje, la situación del comercio transpacífico no obstante se propusiera para la presencia en las islas del nuevo navío. En cualquier caso, tenemos dos ejemplos, en el repartimiento del navío *Filipino* y en la formación de esta Compañía, de la intervención de Ovando sobre el comercio transpacífico que responden a la capacidad investida al gobernador por el refuerzo hecho de la vía reservada y la definición de la materia de comercio como principal para el interés real. A partir del año 1753 se introdujeron novedades que se relacionaron con directrices marcadas por Ensenada, concretamente para el comercio del Galeón.

8.2.4. Los excesos de los capitulares del Cabildo secular de Manila.

A) *El parecer de Pedro Martínez de Arizala sobre el sistema del Galeón de Manila*.

Podemos pensar también que el caso de 1752 se debía a la reducida carga que podía llevar el patache *Filipino* como se había dejado constancia por su arqueo y que por no ver copado su buque por los cargadores y comerciantes principales, así como por el

mayor perjuicio de la población pobre, se procedió a dicho prorrateo sin excluir el privilegio de las toneladas íntegras. Sin embargo, el mismo Ovando había dejado claras sus intenciones en la Junta de Repartimiento cuando había propuesto la reducción de ese privilegio, sin eliminarlo del todo, con carácter permanente y aplicándolo a partir de aquel año.

Si había tenido constancia de lo que suponía el comercio transpacífico aun antes de tomar posesión efectiva de su cargo como gobernador en Manila, no le faltaron a Ovando, una vez ya en el ejercicio de sus funciones, informaciones al respecto de lo que se hacía y deshacía en la Junta de Repartimiento, además de la experiencia que él pudiera tener como miembro de la misma. Esta, a pesar de estar formada por los máximos representantes de las instituciones de gobierno y religiosas de las islas, en el fondo eran los representantes del Cabildo secular y compromisarios de comercio los que imponían sus decisiones a conveniencia. Una de estas informaciones que Ovando, posiblemente, pudo llegar a conocer fue la que el arzobispo de Manila, Pedro Martínez de Arizala, envió por carta a la Corona[962].

Informaba sobre la decisión del Cabildo secular y compromisarios del comercio de despachar el navío *Pilar* con media carga el año 1750, unos 250.000 pesos equivalentes a 2.000 piezas, pero era la forma de repartir las boletas en la Junta de Repartimiento sobre lo que insistía Arizala. Para este la justicia redistributiva que debía impregnar las decisiones tomadas en esta Junta no se cumplía, advirtiendo que ni siquiera con su presencia se podría conseguir "el cabal remedio que requiere esta desordenada dependencia". Señalaba también el cuidado con el que los más interesados en subvertir las normas intervenían para su provecho[963]. Entre esas operaciones era común dar al gobernador cien o más boletas, algunas más para sus allegados y dependientes, entre ocho y dieciséis a cada uno de los oidores cuando estaba prohibida la participación de estos en el comercio del galeón por ley. Un acto que justificaban, sin embargo, como libre disposición del Comercio de Manila con la que gratificar a estas autoridades[964]. Lo cual no dejaba de ser una componenda con la que controlar la Junta de Repartimiento, sobornando a sus integrantes.

[962] Carta de Pedro Martínez de Arizala sobre el reparto de boletas, Manila 30-VIII-1750, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,292,N.32.
[963] "Dícese que la ambición ciega a los hombres. Yo entiendo que los hace más cautelosos, porque registro bastante cuidado en este caso para celar los fraudes, o usurpación que convierten en propia utilidad con vario pretexto los que manejan este intrincado negocio".
[964] Carta de Pedro Martínez de Arizala …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,292,N.32.

Calificaba como exagerada la atribución de boletas que se hacía a los "vecinos de primera plana, inclusión o mando" quienes las acumulaban por diversos títulos y ponía como ejemplo el caso de Agustín González de Quijano que en el repartimiento hecho aquel año de 1750 recibió ocho boletas por ser regidor del ayuntamiento, otras tantas por cargador del navío, dos más como procurador del Comercio y otras dos por procurador de la Ciudad y otras seis y media más por ser vecino de Manila sumando en total veintiséis boletas y media valoradas aquel año entre ochenta y cien pesos cada una, duplicándose en caso de ser la carga entera del navío. Esto contrastaba enormemente con la parte que tocaba a pupilos, viudas y otros vecinos de escasos recursos. Una situación, insistía Arizala, que no podía remediar aunque se atendieran las peticiones y reclamaciones en la segunda Junta que se hacía con ese motivo, denominada de desagravios. De esta, decía, que poco o nada podía cambiar "porque ya viene el daño inevitable, y fortalecido de la propia costumbre". Añadiendo que no acudían a demandar los interesados o se conformaban con las boletas denominadas "de reserva", un número que quedaba sin repartir y al que se sumaban las boletas de vecinos fallecidos, ausentes o que no habían dado poder a una persona que los representara. Con esa reserva, según Arizala, había suficiente para repartir entre el gobernador y los ministros[965].

La solución de esta situación merecía al arzobispo una especial urgencia y decía al rey que ya había informado al respecto en un informe de noviembre del año de 1749 sobre el reparo y establecimiento de las islas Filipinas. Y que de haber sido aceptado, se podría haber dado remedio a los desórdenes representados, entre ellos el expresado del comercio del Galeón. Este debería hacerse, según Arizala, de la forma más conveniente a los intereses reales y teniendo presente que la propuesta que hizo en aquel año de 1749 podría dilatarse en su ejecución, o incluso frustrarse[966].

Unos extremos que pasaban por la continuidad que se padecía o por la anulación total del sistema comercial tal y como se conocía hasta aquel entonces. Estos límites los tuvo en cuenta Arizala cuando propuso al Cabildo secular y compromisarios del comercio de Manila una nueva forma de hacer el repartimiento de las boletas. Unos

[965] Ibídem.

[966] "Es muy necesario acordar prontamente medio más eficaz, y proporcionado a este expediente según la sabia circunspección de Vuestro Consejo confesando la limitación mía para no poder discernirle en la materia sin tocar el inconveniente de uno de dos extremos: o privar del todo al Vecindario de Manila de este beneficio de que parece haberse hecho indigno el mismo, por el abuso; […] o haber de incidir en el propio perjuicio siempre que esta masa tan arriesgada de intereses haya de fiarse a mano de hombres que no teniendo la pureza o desprendimiento de Ángeles será preciso que se aventure a igual resulto de agravio la distribución que se hiciere […]". Ibídem.

años antes, en 1748, remarcaba la desigualdad y agravios que se producían en los repartimientos "a fin que se reforme todo el abuso introducido"[967]. En primer lugar, notaba Arizala la rápida inclusión que se hacía en la matrícula de vecindario de los denominados "vagos". Estos eran los recién llegados de España y Nueva España a quienes no se debía consignar boletas hasta tener domicilio o se hubieran casado y arraigado en las islas. Una condición que contemplaba el arzobispo conforme a derecho bajo la cual ya podrían formar parte de la matrícula de vecindario. Podemos ver en el "uso" de estos "vagos" la conexión entre los intereses mercantiles isleños con los novohispanos y si, como decía el arzobispo, rápidamente se los incluía en la matrícula de vecindario sin una comprobación segura de su asentamiento en las islas era por la conveniencia existente entre ambos lados del Pacífico de que así fuera. Seguramente mirando por no interrumpir el flujo comercial ni el funcionamiento de las encomiendas ni los tratos privados que se producían entre unos supuestos pobladores que actuaban como una prolongación de los intereses mercantiles del Virreinato[968].

En segundo lugar, se consignaban boletas a personas que expresamente tenían prohibido el recibirlas. Ya vimos anteriormente, mencionado por el propio arzobispo, los casos de los gobernadores y oidores de la Real Audiencia. Punto en el que no podía convenir bajo ningún concepto, incluso aunque se obtuviera la opinión de teólogos para ese arbitrio[969].

Y, en tercer lugar, los casos, no menos gravosos, de la acumulación de títulos por parte de algunos individuos que, por cada uno de ellos, reunían un número de boletas como regidores o alcaldes, aparte de vecinos y negociantes. Situación que en el anterior testimonio que expusimos había ilustrado el arzobispo con el ejemplo de Agustín González de Quijano. Estas eran las irregularidades más destacadas y para las que

[967] Carta del arzobispo de Manila a los diputados del ayuntamiento de Manila sobre la repartición de boletas, Manila 22-V-1748, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 833r.-v.

[968] La presencia comercial virreinal en las islas se manifestó de diversas formas, pero fue el grupo de los almaceneros de la ciudad de México el que más interés puso en ocupar una posición dominante en el comercio transpacífico durante la primera mitad del siglo XVIII. No fue raro que el alistamiento en las compañías de milicias sirviera a muchos como trampolín para pasar a las islas y acabar integrándose en los circuitos mercantiles del Galeón. En otras ocasiones se servían de encomiendas comerciales manejadas por agentes a su servicio que se trasladaban a las islas. YUSTE, 2007: 121-122, 131-133 y 135.

[969] "[…] porque se trata materia de justicia en el caudal, que se reparte y destina por el dueño para otros distintos interesados, pero legítimos, a quienes se perjudica, manifiestamente, y sobre ser prohibidos los que gozan esta utilidad por expreso mandato de el REY nuestro señor con Justísimas causas, que ha tenido para ello, se malquista, la fidelidad con esta especie de inobservancia de sus Reales Órdenes después de resultar indubitable cargo de restitución, que obliga a resarcir per integrum a los perjudicados; y si se lleva por modo de gratificación: estas, es bien siento, que solo podrán ser lícitas haciéndose de propio caudal, pero no del ajeno porque sería usurpación". Carta del arzobispo de Manila a los diputados del ayuntamiento de Manila…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 833v.-834v.

ofrecía solución pero para ello no entraba en contradicción con ninguna orden real. Para aclarar su proceder exponía al Cabildo secular que, si se mostraban conformes, las propondría al rey para su aprobación.

La sugerencia que hizo Arizala se basaba en separar una primera parte de las boletas, las que denominó de "consignaciones particulares", que eran las correspondientes por concesión de merced real al Cabildo eclesiástico de la Catedral de Manila, unas ciento treinta y dos boletas, y las consignadas al Ayuntamiento y Cabildo de esta Nobilísima Ciudad en un número similar. El resto de las boletas serían divididas en tres partes iguales, aplicándose dos de estas tres al "gremio, y cuerpo del Comercio de Philipinas", encargándose este mismo de su reparto y distribución entre todos los miembros que lo componen. Estas asignaciones se harían de forma proporcional, en función de lo que cada individuo embarcase de caudal propio y por su cuenta y riesgo para la feria de Acapulco. La tercera parte restante se aplicaría en el reparto proporcional a viudas, huérfanos y vecinos pobres que no tuvieran caudal propio y por ello no pudieran realizar embarque por su cuenta en el galeón, porque en el caso de no cumplir estas condiciones y remitieran algo, por poco que fuese, deberían exigir su equivalente por las dos terceras partes del Comercio. Igualmente, los oficiales del puerto de Cavite, quienes por orden real debían disfrutar del repartimiento también, estarían incluidos bajo esta tercera parte[970].

Arizala terminaba su propuesta destacando el sentido de reciprocidad subsidiaria que existía en el repartimiento de boletas y en la distribución por tercios que proponía en la que se minimizaban los abusos si se cumplía, basada en el principio de justicia conmutativa que ofrecía al Cabildo secular. Por otro lado, en las dos partes que corresponderían al Comercio, al referirse al caudal propio no sabemos si con esta expresión Arizala pretendía desvincular a las obras pías de la financiación del comercio con Nueva España.

Es extraño que el arzobispo llegara a considerar esa idea ya que uno de sus empeños fue la reforma del sistema de financiación del comercio de las islas. La exposición que sobre este tema hizo estuvo precedida por la visita eclesiástica que

[970] Sobre estos decía Arizala: "[…] y siendo este gremio el más numeroso y necesitado por carecer regularmente de otro ingreso de utilidad para vivir, y sustentarse ellos y sus familias, como es notorio, no debe juzgarse exorbitante esta asignación, así por venir derivada de la Real Clemencia, y conmiseración de S.M. como porque bien considerado cuando hubiese algún exceso no se perjudica la razón de Justicia comutativa, reducida virtualmente la utilidad a beneficio del propio comercio en el disfrute, que de ella podrán conseguir algún día las viudas, y pupilos de los mismos negociantes y mercaderes de Philipinas". Ibídem: ff. 834v-836r.

ejecutó como uno de los encargos de su puesto y de la que informó en 1752[971]. Los puntos quinto y sexto de su denuncia fueron los correspondientes a la Mesa de la Santa Misericordia y a la Orden Tercera de San Francisco. De la primera decía que atravesaba una situación crítica por su estrecha vinculación con el comercio "y se recela que puedan venir a mayor descubierto" por la sobrecarga de obligaciones testamentarias y "otras fundaciones de Obra Pía". Todo el capital que manejaba podía ascender a 600.000 pesos o más y era empleado en "el giro del Comercio y riesgo del Mar, con el interés y ganancias, que aquí llaman contrato de correspondencia, y suele subir al 40 o 50 por ciento para los negociados de la Nueva España: y 16 y 20 por ciento para los de la Costa y China"[972]. A esto añadía que el principal estatuto de la administración de la Mesa no era respetado. Este consistía en que el proveedor y los diputados de la Mesa debían mantenerse al margen del uso del caudal, ya fuese directa o indirectamente. Pero esto no se cumplía[973].

Sobre la Orden Tercera y el convento franciscano de Dilao[974] se expresaba en términos parecidos pero sin padecer tantas dificultades debido a una mejor administración que la que había tenido la Mesa de la Misericordia. Apuntaba Arizala a la conveniencia de la fundación de un Monte de Piedad[975] en Manila que reuniera los caudales de las obras pías, pudiendo establecerse con un capital superior al millón de pesos. Se trataba de reunir y concentrar unos caudales que en ese momento se hallaban dispersos y que no contribuían a cubrir los descubiertos. Sobre la forma de operar del Monte de Piedad refería el arzobispo lo siguiente:

> […] y que de todo el capital se saque al principio el 10 por 100 para la dote de la misma fundación y Monte de Piedad, y lo mismo respectivamente de todos los intereses

[971] Carta de Pedro Martínez de Arizala, arzobispo de Manila, dando cuenta de lo que va ejecutado en la visita eclesiástica quejándose de los problemas de jurisdicción que tiene por las inhibitorias y privilegios de distintos colegios y casa de Obras Pías cuyas rentas están en descubierto. Propone la erección de un Monte de Piedad en reparo general, Manila 24-VI-1752, en Expediente sobre interferencia de los privilegios de obras pías en la visita eclesiástica, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,303,N.6.

[972] Ibídem.

[973] "se ejecuta y practica todo lo contrario; repartiéndose la mayor parte de lo que se da a corresponder, entre los amigos, confidentes, y recomendados, de los mismos hermanos de la Mesa y su proveedor; haciéndose fiadores unos de otros, para las obligaciones de pagas y escrituras, que se celebran sobre estos contratos: y a este mismo fin se encamina todo el más eficaz empeño para hacerse el nombramiento de proveedor, que se elige cada año con 12 diputados, hermanos, que llaman de Mesa, el día 21 de noviembre; sin que el Arzobispo tenga más intervención, que dolerse en su interior del pernicioso abuso de estos desórdenes". Ibídem.

[974] Era este el convento de Nuestra Señora de la Candelaria de Dilao, un pueblo muy próximo a Manila que casi podría considerarse un arrabal de la ciudad.

[975] Sobre este tema nos remitimos a la nota 3 del capítulo V.

> o ganancias, que resultaren del trato y comercio en la forma de hoy, en que no se deberá innovar para que se traigan a efecto con la voluntad de los testadores los destinos de sus caudales con provechoso fruto espiritual y temporal, que ya dijimos: llevándose por cuenta aparte y separada, aunque unida la administración por los mismos sujetos que la han de expedir en el todo (conviniendo así para evitar confusión) por lo respectivo al cumplimiento del estatuto del Monte de Piedad, sirviendo para esto aquel fondo de caudal, que tendrá de dote, y todo lo demás que irá granjeando de las ganancias que le resultarán al Monte de una, y otra administración, reducidas también al mismo 10 por 100 las de la plata que diere sobre prendas de más valor en remedio y socorro de algunas urgentes necesidades, bajo del pacto y concierto que si no se sacan al plazo convenido, se hayan de rematar en pública almoneda y con pregones en el mayor postor que se hallare, a plata precisamente de contado, y no de otra manera; y restituyéndose en las arcas del tesoro la cantidad mutuada con más la prorrata del dicho 10 por 100 que corresponde se le entregue lo demás al dueño de las prendas, que trajo al Depósito […].[976]

Por último señalaba un aspecto respecto a los responsables de la administración que tuviera el Monte de Piedad y que debía diferenciarse de la Mesa de la Santa Misericordia en el punto de su elección. Esta, en el caso de los doce hermanos y el proveedor de la Misericordia se hacía anualmente y en opinión de Arizala para que el Monte de Piedad gozara de una mayor estabilidad en su dirección no debía seguir con

[976] Lo ilustraba además con un ejemplo: "Figuremos el caso para mayor claridad, que de un millón de pesos se saquen por la primera vez, y por vía de dote para la erección cien mil pesos, que es el 10 por 100 que corresponde, quedan 900.000 pesos por físico caudal efectivo, y contado para las fundaciones pías de los testadores: de cuyo capital solo puede darse a riesgo la tercera parte, que son 300.000 pesos, y al interés común y regular del 50 por 100 para Nueva España y del 20 por 100 para China o la Costa (pudiéndose evacuar ambas negociaciones en cada año como se hace y se acostumbra) resulta un 70 por 100 de dichos intereses o ganancias, y en la cantidad sobredicha 210.000 pesos de aumento cada año, y de esta sacándose como dijimos el 10 por 100 a beneficio de la Casa, y para sus gastos y subsistencia importa 21.000 pesos, que deben introducirse en las arcas distinguidas de su tesoro: con su razón y apunte formal y específico de las Obras Pías, y fundaciones señaladas de que procede, y para dar a estas mismas su exacto cumplimiento según la voluntad de los testadores, o fundadores queda resulta indemne y cabal el fondo y capital de 189.000 pesos lo cual expedido y efectuado puntualmente si sobrase cantidad se trae y agrega al cúmulo y capital de la propia destinación en aumento de su cuerpo de bienes, o bien para suplir lo que por accidente pueda faltar para aquellas Obras Pías otro año. Tenemos ya la Casa o Monte de Piedad, con adelantamiento de 21.000 pesos al primer año cumplido de su erección: cuya cantidad agregada a su dote consistente en 100.000 pesos, y también al producido de estas en las ganancias que habrá fructificado en el dicho primer año, y serán 10.000 de los préstamos, que habrá dado sobre prendas, y deberá a tal tiempo ser ya efectiva su paga por los enteros que habrán hecho los deudores; o por el medio de los remates en almoneda; resulta pues un efectivo de 310.000 pesos de solas estas ganancias, con las cuales se considera un fondo muy bastante, y acaso sobrado, para la paga y satisfacción de salarios de sus oficiales, y demás gastos precisos que hubiere sobre la administración general de la referida Casa o Monte de Piedad […]". Carta de Pedro Martínez de Arizala, arzobispo de Manila, dando cuenta de lo que va ejecutado en la visita eclesiástica…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,303,N.6.

esa alteración tan continuada[977]. La propuesta hecha por el arzobispo no prosperó y en cuanto al otro elemento del sistema del Galeón sobre el que había planteado reforma como era el reparto de su buque no faltó la réplica por parte de sus principales interesados.

No tardó el Cabildo secular en dar cuenta[978], desde su punto de vista, de lo que había transmitido el arzobispo de Manila al rey, en previsión también de que este hiciera lo mismo dirigiéndose a la Corona con la propuesta hecha. Decisión por la que, si seguimos las mismas palabras del prelado, este informaría al rey para la aprobación pero contando con la aceptación también del Cabildo secular. Esta posibilidad era bastante remota por lo que no es de extrañar que ninguna de las partes se aviniera desde un principio a ello. A la vista está que el Cabildo secular una vez conocido el contenido de la carta que Arizala le había dirigido no tardaría en enviar una a la Corte en la que mostrar su negativa e invalidar la propuesta de repartimiento del arzobispo. Arizala, por su parte, no dejaría de insistir en los perjuicios, desigualdades y agravios que se producían por los abusos cometidos y las usurpaciones hechas en interés y provecho de unas partes, como había hecho en 1750 volviendo a denunciar la situación como ya hemos visto.

La Ciudad en su carta pretendió restar legitimidad al arzobispo, para esto decía que le había hecho varios llamamientos para que participara en la Junta de Repartimiento, como indicaba el Reglamento de 1734, "fiando en la prudencia y prendas de este Ministro la mayor luz para las resoluciones que se hubiesen de dar en dicha Junta" para que con su presencia sirviera de contención al poder del gobernador y estos pudieran dar con mayor libertad sus votos, y habiendo dado muestras de su concurrencia al final se excusó en no participar y que solo pudieron obtener de él la carta en la que les hacía la propuesta comentada[979]. Primero destacaba su figura imprescindible como mente preclara y freno de un posible gobernador impetuoso para después remarcar el contraste con el abandono en que dejaba a la Junta y a los miembros del Cabildo secular participantes sin su presencia. Las acusaciones se daban, por tanto, desde ambas partes pues Arizala los había representado como los dominantes de lo que se practicaba en dichos repartimientos de boletas en los que el soborno,

[977] Ibídem.
[978] Carta del Cabildo de Manila dando cuenta de la idea propuesta por el arzobispo para la distribución del permiso del comercio, Manila 9-VII-1748, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1
[979] Ibídem: ff. 843r.-844r.

entendido como libre disposición del Comercio, allanaba el camino de sus intereses haciendo con determinadas asignaciones de boletas partícipes a aquellos sujetos que pudieran ser más reacios a las manipulaciones del Cabildo secular y compromisarios.

Afirmaban que el principio por el que se guiaba la propuesta del arzobispo también habían procurado observarlo aunque sin la precisión de dividirlo en tres partes iguales de la misma forma que había sucedido con los oficiales del puerto de Cavite, incluidos en los repartimientos. Aunque según creían la alusión del arzobispo era más extensiva de lo que se había practicado al respecto. Pensaban que bajo el término de oficiales Arizala englobaba también a "aquella gente de baja esfera, y perdida de grumetes y marineros, que parece se extiende la proposición", a los que no se podría incluir ya que no habría suficiente número de piezas aunque se aumentaran, quedando todos en la misma necesidad anterior por la muy reducida parte que les tocara[980].

En consecuencia, no hallaba el Cabildo secular diferencia especial con lo practicado hasta entonces. El hecho de que se llegaran a hacer tres partes fijas podría resultar en cierto desequilibrio pues habría años en los que el número de comerciantes aumentase y, por el contrario, también podría suceder con el de las viudas y pobres en otros. Concluía que no podía ser esta solución propuesta por el arzobispo conforme a equidad y justicia, sino que la distribución se dejara libre para que cada año se pudiera ajustar a la situación que se diera y que, en caso de agravio o queja, tenían el arbitrio de poder dirigirse a la Real Audiencia como tenía prevenido el rey en el Reglamento. Y por eso decía no haber puesto en práctica el ofrecimiento de Arizala pidiendo al rey que no se hiciera novedad al respecto "ni se siga en adelante la forma que intenta dicho Reverendo Arzobispo"[981].

La postura que ofreció el Consejo en muchas ocasiones que se dieron cambios sobre cualquier cuestión relacionada con la Carrera del Pacífico fue ceñir su respuesta al contenido del Reglamento de 1734, señalando su cumplimiento sin alteraciones. En esta cuestión del repartimiento que abrió el arzobispo se hizo así, aun con el reconocimiento del fiscal del Consejo[982] de "lo justo, y equitativo de la división" haciendo constar que si aun con la presencia de "los sujetos de mayor representación" en la Junta de

[980] Y por otro lado: "[…] no sería justificado igualarlos con la gente de más categoría que tiene su parte en esta permisión: por lo que de esta clase solo se han tenido presentes aquellos, que por su calidad, mérito, y buen porte se han hecho acreedores de ser señalados de entre los demás, sirviéndoles también de ejemplo, y estímulo para alentarlos a todos". Ibídem: ff. 844r.-846r.

[981] Ibídem: ff. 846r.-848r.

[982] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la propuesta hecha por el Arzobispo de Manila para el repartimiento del permiso, Madrid 2-III-1751, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 841r.-v.

Repartimiento tenían lugar los abusos e irregularidades que describía, estas podrían ser mayores ya que suponía el fiscal que la división que proponía Arizala se habría "de hacer por alguno, que habrá de concurrir solo". Esto quizá fuera mucho suponer por parte del fiscal ya que en ningún momento el arzobispo se había referido a la constitución de la Junta de Repartimiento ni que su actividad tuviera que recaer exclusivamente en un individuo en caso de aprobarse su propuesta. Y daba por hecho que, ante su posible aplicación como nueva fórmula de repartimiento, hiciera carecer de sentido a una intervención colectiva como era la que realizaba la Junta, al asignar partes fijas del número de boletas a diferentes órdenes o clases del vecindario. La respuesta del Consejo de Indias, recogida a su vez en una Real Cédula fue esta:

> que no se halla motivo para convenir con la novedad que proponéis, respecto de que observándose literalmente lo dispuesto en el Real Reglamento de 8 de Abril del año de 1734 establecido para ese Comercio, no hay duda se ocurre a los inconvenientes que expresáis pero si no obstante os pareciere no ser suficiente remedio, os ruego, y encargo me expongáis las razones en que lo fundáis, asistiendo en este caso a la Junta, y oyéndola antes lo que se la ofrezca en este particular, que así es mi voluntad[983].

Este era un camino convencional que difícilmente abandonaría el Consejo de Indias, convencido de que el mantenimiento del Reglamento de 1734 era la mejor opción para el sostenimiento de las islas Filipinas[984] sin convenir siquiera en la reforma de alguno de sus aspectos, de los que ya hemos dado ejemplos solicitaban desde las islas ya fuese para la ampliación del permiso en su retorno o en este caso para la forma del repartimiento, sino insistiendo en el cumplimiento literal del último Reglamento dado.

Quedaba claro que la iniciativa no iba a venir precisamente de esta institución, tampoco su organización y facultades se prestaban a ello expresamente, pues no era un órgano ejecutivo como tal[985]. No obstante, mediante consulta sí podía otorgar su favor a determinados proyectos o medidas que se dieran para las Filipinas[986]. Sin embargo, como decimos, se aferraba el Consejo de Indias a la defensa y cumplimiento de ese

[983] Minuta de Real Cédula sobre el repartimiento propuesto por el arzobispo de Manila, Aranjuez 10-VI-1751, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 850r.-851v.
[984] En el capítulo V puede verse como se inclinó favorablemente hacia la aplicación del proyecto de Ricardo Bagge, aunque es cierto que este autor no añadía cambios sobre la Carrera del Pacífico, sino que centraba sus propuestas en el fomento de la producción local de las islas Filipinas.
[985] Véase el capítulo II.
[986] Un claro ejemplo de ello lo hemos podido ver con el proyecto de Ricardo Bagge. Véase el capítulo V.

Reglamento al igual que se puso del lado del Cabildo secular de Manila en la reclamación que hizo sobre las toneladas de los regidores en el prorrateo aplicado por Ovando en el repartimiento del año 1752.

B) ***El marqués de Ovando y el Cabildo secular de Manila*****.**

En este caso no había una ley que indicara expresamente el cumplimiento del reparto de esa tonelada íntegra en el repartimiento a los regidores del Cabildo secular manileño, pero sí adjuntaron testimonios del cumplimiento de esa medida desde 1710[987]. Esta se fundamentaba en la falta de sueldo de su oficio cuando por las leyes de Indias debían tener reconocida esa remuneración y aunque en la Real Junta de Repartimiento del año 1708 se mencionaba una Real Cédula de 28 de Noviembre del año 1704 que prohibía que se repartiera más buque del que les correspondía como vecinos no se había encontrado testimonio de la misma[988], según los capitulares. El propio fiscal del Consejo de Indias daba cuenta de que la mencionada Cédula del año de 1704 tampoco se había encontrado en la secretaría del Consejo ni en el libro donde debía constar, por lo que no había tal Real Cédula a la que se había aludido.

Esta podría ser una ocultación premeditada ya que la Real Cédula de 1704 fue expedida por el oidor José Torralba y en ella se indicaba que los miembros del Cabildo secular recibieran el mismo trato que los demás vecinos en el reparto de las toneladas. Si bien el restablecimiento de los privilegios tuvo lugar en 1711, año en el que el Cabildo secular elaboró su reclamación[989], aludían en su carta a su privilegio como una práctica perpetuada por la costumbre desde el año 1710, y no como una concesión real reconocida legislativamente, en el que darían por ganada su batalla contra Torralba pero sin hacer mención del proceso, guardándose de dar demasiada información en caso de que se decidieran rastrear los antecedentes.

El hecho de que el fiscal del Consejo afirmara que no hubiera copia de la misma en la institución nos lleva a pensar que dicho proceso se circunscribió en su actuación exclusivamente a las islas Filipinas, foco de la iniciativa y acción puramente local. Y

[987] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre el reparto de una tonelada entera a los regidores de Manila, Madrid 17-VI-1754, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.
[988] Carta del Cabildo de Manila y compromisarios de su comercio sobre el repartimiento íntegro de la tonelada de los regidores, Manila 8-VII-1752, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.
[989] ALVA, 2013: 189-190.

probablemente, solo se informaría al rey una vez concluido todo el pleito entre el oidor y los capitulares; no habiendo constancia, por tanto, de una decisión real que partiera desde la Península en forma de Real Cédula. Por esta razón, se trataría de una negación intencionada con la que los miembros del Cabildo secular de Manila protegieron sus intereses. En cuanto a la concesión de la tonelada a los regidores, en ningún caso se halló limitación a esta dependiendo de la carga del navío por lo que su condición íntegra no estaba sujeta a un mayor o menor número de piezas. En opinión del fiscal, la medida introducida por Ovando de incluir en el prorrateo de las boletas las toneladas de los regidores debía desaprobarse.

Dos días antes de que el Cabildo escribiera a la Península reclamando su derecho, lo hizo el gobernador[990], en 6 de julio de 1752, dando cuenta, en los términos similares a los que lo había hecho Arizala, del abuso que suponía la acumulación de boletas en algunos vecinos bajo diferentes títulos. Informando del prorrateo hecho de las boletas, sin distinción, incluyendo las que se asignaban a los regidores para la carga del navío de aquel año y la denegación a la Ciudad y Comercio para que se cargaran más piezas de las 1.000 señaladas porque, siguiendo las deliberaciones reales, los navíos debían ir bien equipados y preparados para una navegación tan dilatada y no podían quedar expuestos por la "avaricia de algunos" que solo buscaban su propio beneficio con el riesgo de perderlo y aun el ajeno, "siendo cosa lastimosa ver y oír como en los antecedentes Gobiernos se han cargado, y a las ruinas que se han expuesto"[991].

Ovando se expresó sin tapujos a la hora de hablar sobre los abusos que se cometían en el repartimiento, sobre todo por parte de un sector concreto de los vecinos de Manila, aquellos que hacían valer su posición y control sobre el comercio del galeón, dejando constancia de los intricados intereses entre el poder municipal y mercantil de la ciudad como una misma cosa:

> Es tal el exceso que hay en dicho Repartimiento, y muchos que sirven a V.M. y han perdido su salud, y derramado su sangre en estas campañas, a quienes se debe toda atención, apenas los avecindan y señalan una pieza sin que suban a mayor número jamás, y entre dichos Regidores, y otros de su parcialidad se consume todo, o lo más del Buque, porque con la tonelada de Regidores se asignan otra por cargadores, otra por repartidores,

[990] Carta del marqués de Ovando, gobernador de las islas Filipinas, sobre el repartimiento del patache el Filipino y excesos que se cometían en este, Manila 6-VII-1752, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.
[991] Ibídem.

> y otra por arqueadores, sin contar las del vecindario, que el que menos llega a doce piezas, de suerte que al Regidor que consigue tener dichos oficios logra aquel año veinte y cuatro piezas que con las doce de vecino sube a treinta y seis, y ha habido ocasión que a un solo individuo se le han asignado setenta y ocho piezas por todos títulos. Y sin embargo de esto han representado a V.M. que el oficio de Regidor no tiene sueldo ni emolumento alguno para lograr los fines que consiguieron de que este Gobierno en casos que pueden ser muy útiles a V.M. a la República, o a su mayor beneficio no pueda ocuparlos como se refieren en la Narrativa de Vro. Real Rescripto de Aranjuez a veinte y cinco de mayo de mil setecientos veinte y siete.[992]

La Real Cédula de 1727 a la que aludía Ovando se centraba en la denuncia que habían hecho los regidores y también los compromisarios del comercio sobre la arbitrariedad que, decían, practicaban los gobernadores sobre sus oficios ya que por decisión de estos podían acabar prestando unos servicios que no les correspondían como representantes de la Ciudad y Comercio de Manila[993]. No obstante, a lo que aludía Ovando era a una parte de la Real Cédula en la que se decía que, aunque se sacasen al pregón esos oficios, se arreglaran "a lo que está prevenido por las citadas leyes proveyéndose en las personas de capacidad y lustre que se requiere"[994]. Pero parece que las palabras del gobernador iban más allá, a la falta que tenía este para poder intervenir de la mejor manera en el servicio adecuado que debían prestar regidores y compromisarios. Esto se deduce también por la propuesta que hizo Ovando en junio de 1752, cronológicamente coincidente con el repartimiento del navío y los excesos que denunciaba, de nombrar un corregidor para el Cabildo secular de Manila. Medida que describía así:

> […] he discurrido por caso necesario que V.M. establezca por vía de buen gobierno un Corregidor que presida a esta Ciudad en todos sus Cabildos como está establecido en la Ciudad de México, y en la de Santiago de Chile para plantear en lo venidero el mejor régimen de las obligaciones de los Regimientos a el Primario fin de su Instituto que es el bien común concediéndole a este Gobierno la facultad de proponer a el Real Acuerdo tres sujetos los más prudentes juiciosos, y respetables, para que con su voto consultivo se elija a el más Idóneo señor el tiempo de tres años sin más salario, que el que dicho Corregidor sea en su trienio repartidor del Buque por cuyo Ministerio le ha señalado la

[992] Ibídem.
[993] Real Cédula sobre el número de regidores y su provisión, Aranjuez 25-V-1727, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre el número de regidores, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,187,N.39, ff 1v-5r.
[994] Ibídem: f. 3v.

> costumbre ocho Boletas consiguiéndose de aquesta providencia que su repartimiento se haga con más acierto, porque siendo el Alcalde Regidor uno de los repartidores en todos los años habilita su voto a beneficio de los Regidores, y Compromisarios que unidos entre sí tienen por buena correspondencia su mayor adelantamiento en dicho Buque anual en perjuicio del Vecindario con la ocasión de faltar vuestro Reverendo Arzobispo, quien siempre se ha excusado[995].

Ni qué decir tiene que Ovando no ocultaba sus intenciones como era que la gobernación tuviera una presencia efectiva en el Cabildo secular de Manila, por pequeña que fuese. Esto también nos da una idea de la difusión del ejercicio del poder o de las limitaciones que este podía tener en la parte que le tocaba a la gobernación y capitanía general cuando chocaba con los intereses de los regidores y compromisarios. También la justificaba Ovando en que permitiría una mejor dirección de la guerra contra los enemigos musulmanes del sur para los nombramientos de las expediciones "porque teniendo el Corregidor la intendencia, y superioridad más inmediata en los Regidores, Vecindario y Armería que he puesto en las Casas del Ayuntamiento se consigue a tener más sujetos las Armas, y en mejor disposición, para cualesquier evento, siendo de mi satisfacción y de la Audiencia el nuevo Corregidor aumentándosele a la República este nuevo honor para sus beneméritos"[996].

En cuanto a la acumulación por uso y beneficio de cargos, la descripción era bastante clara dando a entender el control que ejercían también sobre la matrícula del vecindario. Al mismo tiempo afeaba Ovando la ausencia del arzobispo en las Juntas de Repartimiento quien "jamás se ha verificado asista a alguna, excusándose siempre" y que el regidor y compromisario nombrados para esta obtenían el control de la votación. Ante la solución de cualquier agravio se hacía necesario que el gobernador se expusiera a un debate, pero "por ser por lo regular hombres de pocos alcances" difícilmente podían ampararse los vecinos con menos recursos en su figura. A esto se añadía el interés coincidente entre los cargos del Cabildo secular y los compromisarios "como sucedió en el presente caso, que siendo el Apoderado de Ciudad y Comercio un solo individuo, y Regidor no hubo quien representase la de dicho Comercio alegando todos

[995] Carta del marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, proponiendo que el cabildo y ayuntamiento de Manila tenga un corregidor para evitar disputas y escándalos por falta de presidente, Manila 14-VI-1752, en Expediente sobre nombrar corregidor para el Ayuntamiento, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,156,N.3.
[996] Ibídem.

por el Cabildo" y aunque hubieran sido un particular por parte del Comercio estos siempre estaban de acuerdo "por parientes, o por otros entronques"[997].

No podía ser más clara la denuncia hecha por el gobernador de la combinación de los poderes mercantil y municipal en unos mismos intereses. Al igual que el arzobispo de Manila había propuesto un tipo de repartimiento con el que evitar estos abusos y mitigar las injusticias que se cometían hacia los vecinos no comerciantes, hizo Ovando lo mismo sugiriendo que fuera el gobernador el que nombrara a los representantes del Cabildo secular y compromisarios, tres en total, que formaran parte de la Junta de Repartimiento, "de los más beneméritos", y que no se produjera la ausencia del arzobispo. Se advertía a la Ciudad y Comercio de Manila que por los meses de enero o febrero solicitaran a aquel gobierno la carga que podían llenar cada año con la obligación de completarla y, en el caso de que no se cumpliera esta condición, entregarían a las Cajas Reales la cantidad que se hubiera gastado en nombre del rey infructuosamente. Una imposición que se justificaba por la petición de un buque que no hubieran podido ocupar enteramente y que, en esa situación, pudiera haberse aprestado un navío de menor porte y tripulación de los que hubiera disponibles en Cavite. Parecía que el gobernador tenía en mente la Real Cédula de diciembre de 1740[998] por la que se hacía responsable a la Ciudad y Comercio de los gastos que ocasionara a la Real Hacienda en este tema, sin embargo no se especificaba cómo debía tratarse esa responsabilidad. Ovando sí lo tuvo claro como vemos en su planteamiento. Con esta previsión podría el gobernador preparar el navío para el viaje en marzo o abril, tiempo suficiente para dedicarlo al repartimiento con equidad y justificación y así "los Regidores no estarán hechos absolutos dueños del buque que la liberalidad de V.M. destinó para mantener este Comercio y Vecindario"[999].

Lo que advertía el fiscal del Consejo de Indias era que el gobernador quería hacerse dueño del repartimiento del galeón, sospecha que no era del todo infundada como luego veremos, y por ello no podía consentir a lo que pedía en cuanto al nombramiento de los tres sujetos para la Junta de Repartimiento[1000]. No hacía mención alguna sobre la previsión temporal para el despacho y preparación del navío para el

[997] Carta del marqués de Ovando, gobernador de las islas Filipinas, sobre el repartimiento del patache el Filipino…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.
[998] Véase más arriba.
[999] Carta del marqués de Ovando, gobernador de las islas Filipinas, sobre el repartimiento del patache el Filipino…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.
[1000] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre la propuesta de Ovando de nombrar a los tres sujetos del Cabildo y compromisarios para la Junta de Repartimiento, Madrid 17-VI-1754, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.

viaje así como para el repartimiento y la responsabilidad que debía recaer sobre el comercio a la hora de solicitar la carga.

No era extraño que tanto el arzobispo de Manila, Arizala, como el gobernador y capitán general de las islas, marqués de Ovando, se refirieran a la Ciudad y Comercio de Manila en los mismos términos haciendo de su participación y control en el comercio transpacífico un retrato similar y un motivo de denuncia. Desde la constitución del Cabildo por Miguel López de Legazpi en 1571 se recogió en sus ordenanzas la participación de los capitulares en la regulación del comercio. El componente privado que pudo tener en un principio se fue reduciendo, sobre todo, a partir del año 1593 por Real Cédula en la que se definió el monopolio de aquella Carrera. A comienzos del siglo XVIII se produjo una revalorización de los cargos municipales, una puesta en valor que iba unida al auge del comercio del Galeón y al control de dicha actividad a través del Cabildo[1001].

La participación del Cabildo secular era bastante notoria: por un lado un alcalde ordinario y un regidor formaban parte de la Junta de Repartimiento; por otro, dos regidores eran cargadores y comprobaban el registro de la carga. Tenían la responsabilidad de determinar cuál iba a ser el permiso anual del galeón y se encargaban de vigilar que las medidas de las piezas se ajustaran a lo mandado. Era muy difícil para los gobernadores controlar el poder del Cabildo sobre el sistema comercial. En el caso del marqués de Ovando, el gobernador intervino decididamente debido al respaldo especial con el que contó, pero los cambios que introdujo no perduraron más allá del tiempo de su gobierno. En 1754 intentó modificar la Junta de Repartimiento nombrando dos cargadores a los que dio el nombre de "celadores"[1002]. Su propuesta anterior, del año 1752, de designar a tres miembros del Cabildo para la Junta, que él considerase como los más adecuados, había sido rechazada desde la Península. Sin embargo, los poderes que se le otorgaron hicieron que su empeño no se detuviese en la búsqueda de otras medidas.

Ovando había tenido presente que las demoras en las salidas de los galeones con destino a Acapulco eran uno de los principales perjuicios en el resultado final del comercio anual transpacífico y con la intención de prevenir inconvenientes de este tipo procuró apremiar a las partes a la hora de preparar el despacho de los navíos para reducir, en la medida de lo posible, esos riesgos por las salidas a destiempo de los que

[1001] ALVA, 2013: 179-181.
[1002] Ibídem: 188-189.

daba cuenta en su carta de 1752. En el despacho del año siguiente, el del galeón *Santísima Trinidad*, hizo constar por decreto de 13 de marzo de 1753 dirigido a la Mesa de la Santa Misericordia y a la Tercera Orden que las obras pías, "que no determinan o resuelven con tiempo las cantidades de pesos, que a los Mercaderes les asignan para que con antelación puedan hacer sus empleos, y disponer sus empaques", proveyeran con la prevención debida los caudales que les fueran solicitados por los comerciantes para que "no se expongan dichos Vasos a sufrir los temporales que acaecen en tan largo viaje o el de una arribada, que exponga dicho Comercio, y las mismas Obras pías a sufrir mayores quebrantos, que los hasta aquí se han experimentado, y padece este Común". Y puntualizaba el gobernador que no se les admitiera espera ni demora alguna desde que se estipulara la salida del galeón con el fin de evitar cualquier atraso o contratiempo. Ambas instituciones se mostraron conformes con el contenido del decreto[1003].

Sin embargo, acatar y cumplir eran dos partes que no tenían por qué producirse conjuntamente. Faltaba que los vecinos comerciantes hicieran sus solicitudes con el apremio que quería inspirar Ovando. El 4 de junio de ese mismo año había hecho saber al Cabildo secular y a sus compromisarios la proximidad de la fecha del repartimiento y carga del galeón con las piezas que tenía pedidas para poder hacerse el embarque el 16 de junio y zarpar el 24, pero a pesar de las insistencias procedentes del gobierno no se había hecho ninguna representación por parte de la Ciudad y Comercio de Manila. De lo que podrían tener lugar graves perjuicios y gastos innecesarios al rey. Unas demoras que también repercutían sobre la tripulación, dándose deserciones[1004].

Esta inobservancia o pasividad que demostraba el Cabildo y comerciantes era una forma de oposición a la política que pretendía aplicar el gobernador sobre el comercio de las islas con Nueva España. Los atrasos en las fechas de salida de los galeones habían sido algo común durante muchos años, prefiriendo los principales interesados de su comercio ese aumento de los riesgos en la partida que, en caso de tener un viaje completo exitoso, proporcionaría mayores beneficios tanto declarados como ocultos. Por otro lado, esas demoras permitían a la tripulación servirse de un margen temporal para participar en el contrabando del navío. Podemos pensar que esa intencionalidad en

[1003] Decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, sobre la provisión de los caudales de las obras pías que se dan a riesgo para el comercio con Nueva España, Manila 13-III-1753, en Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento del galeón Santísima Trinidad, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1, ff. 3r.-5v.

[1004] Decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, dirigido a la Ciudad y Comercio de Manila para el apremio del despacho del galeón Santísima Trinidad, Manila 16-VI-1753, en Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento del galeón Santísima Trinidad, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1, ff. 35r.-36r.

el aumento de los riesgos era una acción premeditada cuyo interés era extensivo a muchas personas que, pese a sus diferencias socioeconómicas, de una forma u otra, podían ser partícipes del lucro y fraude filtrado en esos denominados "contratiempos". A esto habría que añadir el distanciamiento que se produjo entre el Cabildo secular y compromisarios y el gobernador Ovando cuando este arrebató a los primeros su participación en la Junta de Repartimiento en virtud de poderes extraordinarios que le fueron conferidos.

Hasta el año 1752 el marqués de Ovando no contó con unas directrices precisas desde la Secretaría de Marina e Indias, no obstante actuó bajo la influencia de las estipulaciones recogidas en las Reales Cédulas de 1747 que venían a revalorizar el contenido de las de 1717 y que ofrecían un marco general para determinadas materias, pero estrechadas estas a la comunicación reservada con la institución. Esto procuraba acercar la atención del marqués de la Ensenada sobre los asuntos indianos a la que debía seguir una sintonía similar y acuerdo de las autoridades indianas para poder afirmar el éxito de la medida y que no se dieran únicamente destellos puntuales.

Por ello, este marco seguía siendo de carácter general, aunque como hemos podido ver, en esos años el marqués de Ovando se vio respaldado con la autoridad suficiente como para intervenir en algunas cuestiones concretas que afectaban al sistema del Galeón de Manila. Una actuación que vendría a tensionar las posiciones entre la gobernación y capitanía general de Filipinas y el Cabildo secular de Manila y sus compromisarios, pero que no era más que la reproducción a escala local de la ambivalencia que se daba entre la Corona y las diferentes partes que solicitaban la asistencia institucional cortesana indiana en el interés por mantener abierto el debate sobre el comercio transpacífico donde un resultado por definir, o susceptible de volver a ser reformado, otorgaría determinado margen con el que poder seguir introduciendo una serie de prácticas que quedaban fuera del reconocimiento real, pero que no escapaban a su conocimiento y transacción como parte no declarada y acatada por la Corona, a pesar de ser negada en alto.

Si Ovando había puesto sobre aviso a la Corona, en particular respecto a un subgrupo especialmente interesado en el comercio transpacífico por el reconocimiento que, mediante la legislación indiana, tenía de su capacidad de intervención en el mismo, no tardarían en remitirse hacia las islas directrices precisas que apuntaran directamente al comercio y a su forma habilitada por parte de Ensenada y que, siguiendo con la pauta establecida desde 1747, reafirmaran y, al mismo tiempo, proveyeran al gobernador de

capacidad y autoridad especifica, como si de un eje vertical con la Secretaría se tratara, en el que se depositaran la definición de la política indiana para el Galeón de Manila.

Parte II. La injerencia ensenadista en el Reglamento de 1734

8.3. Una cuestión no zanjada: la intervención de Ensenada en el repartimiento del Galeón de Manila.

El Consejo de Indias se mostró contrario a las propuestas de cambio hechas, tanto por el arzobispo de Manila como por parte del gobernador Ovando, en relación a la reforma parcial del comercio del Galeón de Manila. Si estas llamadas de atención no calaron en los consejeros, o, al menos, no en la forma en que podían interesar a la institución, hay que decir que no sucedió lo mismo con el secretario de Marina e Indias. Precisamente, la decisión que adoptó Ensenada fue la contraria y no se demoró en su actuación.

Esta estuvo reflejada por una Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 que, cronológicamente, estaría relacionada con el informe hecho por el fiscal del Consejo de Indias y la minuta de Real Cédula. Ambos documentos eran del año 1751, anteriores a la Real Cédula de Ensenada, y sobre la denuncia y propuesta de repartimiento de boletas que hizo el arzobispo Arizala. No sabemos si dicha minuta se convirtió en Real Cédula oficial y llegó a las islas, pero podemos pensar que la posible intervención del marqués, por la proximidad de las fechas, paralizó la negación rotunda hasta tener una mejor información de lo que estaba sucediendo con la vulneración del Reglamento del año de 1734.

En esta Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 se ordenaba al gobernador informar sobre el repartimiento que se hacía del buque de los navíos y si este seguía las normas dadas por reales cédulas o si se hacía por costumbre, y qué abusos y alteraciones se daban. Junto a todas estas pesquisas se añadía que toda cuestión relacionada al respecto se transmitiera a Ensenada. Si había perjuicios contra la Real Hacienda o el comercio de las islas se otorgaban al gobernador plenas facultades para cortarlos[1005].

[1005] "[…] sin esperar orden mía, por los medios y en los términos que os parezcan, más convenientes haciendo a ese fin y publicando los establecimientos que deban seguirse (para lo cual por la presente os concedo toda la facultad necesaria sin limitación alguna y sin que por esa Audiencia, Oficiales Reales ni otro Tribunal o Ministro se pueda hacer ni haga contradicción en modo alguno aunque sea lo que estableciereis contra Leyes, Cédulas u órdenes expedidas por mí o mis predecesores pues las derogo para este solo caso) y cuidando de su observancia y de que se cumplan con exactitud que así es mi voluntad y que de todo me deis individual cuenta proponiéndome lo que además discurrieseis en este particular necesita de remedio y de pronto no urja mucho el aplicarle a fin de dar fija y segura regla para lo sucesivo evitando en su origen los daños que sí tiene inteligencia se han causado y continúan por defecto de providencia a causa de haberse ignorado hasta ahora". Real Cédula que daba al gobernador de Filipinas amplias facultades para cortar abusos introducidos en el Reglamento del galeón, Buen Retino 1-IX-1751,

Las intenciones por parte de la Secretaría de Marina e Indias habían quedado bastante claras así como la forma de proceder: potenciando la capacidad ejecutiva del gobernador de Filipinas. Habría mucho que resaltar del contenido de la Real Cédula porque, por un lado, se refiere de forma específica al repartimiento de las boletas como raíz o parte fundamental de los abusos y perjuicios que se cometían según el discurso de Arizala y que después reproduciría Ovando. El matiz introducido "pues las derogo para este solo caso" no podemos precisar si se refería solo a la parte del repartimiento hasta que se cumpliera siguiendo lo estipulado por el Reglamento de 1734 o, en caso necesario, daba poder al gobernador para reformarlo en la medida en que no tuviera que ceñirse a los capítulos concretos de dicho Reglamento, sino que pudiera introducir las reformas que considerara más adecuadas hasta extinguir los vicios y alteraciones que hubiera observado.

Estas se identificaban al tener como punto de referencia ese Reglamento de 1734 por lo que habría que hacer una distinción al respecto: podría tratarse de una reafirmación y aumento de la capacidad ejecutiva del gobernador para restaurar una situación incumplida sobre la base de dicho Reglamento o, reconociendo esa vertiente de las amplias facultades que se permitían a Ovando, hacer las reformas que bajo su criterio fueran las más adecuadas para acabar con esas alteraciones pero sin ajustarse al marco normativo del Reglamento, pudiendo proporcionar una nueva base referencial para el sistema comercial del Galeón. Por ello, en esta doble posibilidad habría una interpretación más abierta que otra.

Se ordenaba también que se informara de las propuestas que discurriera el gobernador para lo que "en este particular necesita de remedio". La interpretación que pudiera hacerse en este caso podía ofrecer también un margen estrecho o ancho: podría tratarse solamente de aquello que se relacionara exclusivamente con el repartimiento o, el hecho de conceder a Ovando esa capacidad de intervención, tendría que corresponderse con una acción reformista igualmente amplia que desbordara el contexto de aquel y abarcara todos los aspectos del Reglamento sin necesidad de ponerlo en vigor según su planta, sino pudiendo proceder a su reforma entera. Por otro lado, podemos pensar que ese impulso ejecutivo del gobernador y capitán general era necesario para cambiar ese aspecto concreto del repartimiento, concediéndole esa valoración clave y de la que emanaban los mayores inconvenientes como había apuntado el arzobispo Arizala

---

en Expediente sobre las boletas devueltas al superior gobierno por los ministros de la Real Audiencia. Año de 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 15r.-17r.

y que sin el respaldo de esa Real Cédula para la acción del gobernador nada se podría cambiar.

La Real Cédula fue recibida en Manila justo un año después, en septiembre de 1752. Ese mismo año, pero unos meses antes, ya había dado cuenta Ovando de los perjuicios del repartimiento y de la implicación en estos del Cabildo secular y los compromisarios de comercio; al mismo tiempo que había propuesto algunas medidas para la Junta de Repartimiento, descartada por el fiscal del Consejo de Indias, y para el apresto y despacho de los navíos en tiempo conveniente. A partir de entonces contaría, además, con la capacidad de hacer dichos cambios sin necesidad de esperar aprobación real. Aunque como hemos podido ver en el caso del apresto y despacho del galeón *Santísima Trinidad* en 1753, a pesar de la Real Cédula y la acción del gobernador, publicando las medidas por decreto, todavía las resistencias que había que vencer eran bastante importantes.

Sobre esta cuestión no faltaron testimonios que recogieran la opinión que les mereció a las partes implicadas el contenido y las consecuencias de la aplicación de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751. Posturas evidentemente enfrentadas como fueron las del gobernador y el Cabildo secular de Manila. El primero, con motivo del repartimiento de las boletas que dio a los ministros de la Real Audiencia de Manila, decía que el "tema de hoy en que se trata de Publicar Reglamentos descubrir y cortar abusos con revocación de Leyes en estos casos se me deben considerar mayores facultades que las que ha tenido y nunca le fueron dadas para declarar en lo que consisten y son sin duda a mi ver más perniciosas"[1006]. El Cabildo secular dejó constancia de su malestar informando al rey sobre las irregularidades cometidas por el gobernador, viendo en los cambios nuevos abusos introducidos por Ovando. Esa reconocida capacidad de intervención llegaba hasta el punto de "alterar e innovar las reales órdenes que están dadas por los antecesores de V.M. y especialmente por su glorioso Padre, para el modo, orden y forma en que se había de hacer el Repartimiento del Buque […] entre el vecindario y comerciantes"[1007]. Según el vecindario, la acción

[1006] Decreto del marqués de Ovando sobre las piezas asignadas a los ministros de la Real Audiencia de Manila, Manila 26-VI-1753, en Expediente sobre las boletas exhibidas y devueltas al superior gobierno por los ministros de la Real Audiencia de Manila. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 26r.-v.

[1007] Carta de la Ciudad y Comercio de Manila sobre las alteraciones hechas por el marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, Manila 18-VII-1753, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1. En el expediente hay varias cartas del Cabildo secular de Manila con la misma fecha, en este caso nos estamos refiriendo a la primera según el orden en el que se encuentran.

que podía desplegar Ovando solo era sobre el repartimiento y, por tanto, no se incluían otros aspectos del Reglamento de comercio como pudiera ser el permiso. El siguiente paso que dio el Cabildo secular fue presentar la legislación previa a la Real Cédula de septiembre de 1751 como de mayor importancia y vigencia superior al contenido de esta[1008].

Es llamativa la apelación que hacían por dos veces al rey Felipe V como si su sucesor Fernando VI tuviera una tutela heredada en la observancia de los reglamentos y órdenes dados para el comercio de Filipinas. Una especie de jerarquía dispositiva con la que parecían querer insinuar que por las recientes instrucciones otorgadas al gobernador lo que hacía era desviarse de esa línea de actuación poseedora de la "fuerza y autoridad", como si se tratara de una especie de "depósito legislativo", que también debía tener en cuenta el gobernador Ovando. No era otra cosa que asegurar la interpretación que hasta entonces había hecho el Cabildo secular del Reglamento de 1734 y para ello solo faltaba exponer lo que había sido el mal uso dado por el gobernador de la última Real Cédula de 1751 para la reforma del repartimiento del buque de los navíos.

En primer lugar, agradecía el despacho de dicha Real Cédula como buen ejemplo de atención del rey para el beneficio de sus habitantes, del comercio y de la Real Hacienda, pero seguidamente, no podían dejar de advertir:

> que una resolución tan justa se ha convertido en un mortífero veneno […] por la mala inteligencia con que dicho vuestro Gobernador haciéndose en este punto absoluto ha querido gobernar en este punto por su solo dictamen, sin oír consejo ni representación ni hacerse cargo de los gravísimos inconvenientes que se originaban en ponerse en práctica sus ideas, […] de suerte que su intención parece no ha sido otra que dar a entender el que cuanto en este particular estaba con tanto acuerdo establecido tenía facultades para revocarlo lo que se prueba evidentemente[1009].

[1008] "siendo así que todas las reales cédulas, que se han despachado para este asunto, y con especialidad la última de ocho de abril de mil setecientos treinta y cuatro, se hallan con fuerza y autoridad de Ley porque la tiene lo que V.M. determina con conocimiento de causa, y siendo esto así no se presume que quiere otra cosa que lo que está por Ley establecido, […] y más siendo conferido por el Glorioso Padre de V.M. en que es necesario acto de su soberanía la guarda y observancia de lo dispuesto y obrado por su antecesor en el Gobierno, cuyos fundamentos debió tener presentes vuestro Gobernador para omitir el hacer novedad en este asunto". Ibídem.
[1009] Ibídem.

Ese mal uso dado que mencionábamos quedaba asociado, según el Cabildo, a la supuesta interpretación hecha por el gobernador. En esta su mayor interés habría sido alterar el funcionamiento del sistema comercial transpacífico, concretamente el que afectaba al repartimiento, sin el fundamento que justificara su reforma sino simplemente como un alarde demostrativo de las facultades recibidas y la intención única de ponerlas en práctica sin importar si los cambios eran en perjuicio o beneficio de los vecinos, el comercio y la Real Hacienda. Estarían señalando los particulares, según su punto de vista, un uso arbitrario de la capacidad de actuación recibida por Ovando.

Igualmente importante es el punto en el que se refieren al proceder absoluto del gobernador "sin oír cargo ni representación" ya que esto no fue del todo cierto. Evidentemente lo que no escuchó el gobernador fue la representación que le hizo el Cabildo secular para que no aplicara las medidas que había adoptado. En un primer momento, por un decreto fechado en Manila en 11 de enero de 1753, el gobernador Ovando pidió al Cabildo secular que remitiera en el período de un mes, "con toda puntualidad y examen", un listado con todos los comerciantes y vecinos informando también detalladamente de los abusos o malversaciones que haya habido y hubiese para poder ponerles fin "y sobre que les hago especial encargo de sus conciencias"[1010].

Como podemos ver, Ovando no se mostró reacio a la colaboración con el Cabildo secular de Manila en lo que suponía señalar los abusos y eliminarlos. El Cabildo no tardó en dar respuesta al gobernador mediante una consulta de 3 de marzo del mismo año[1011]. En esta decía que el mayor abuso se encontraba en la permanencia en las listas de vecindario de sujetos que no deberían seguir teniendo asignación de boletas debido a la existencia de muchos hombres y mujeres que, pasando por viudas se habían vuelto a casar o habían fallecido, pero que no podía comprobarse con la mayor exactitud por ser de "baja esfera" dando lugar "al poco o ningún conocimiento de sus personas y moradas". Lo mismo sucedía con los hombres tenidos por vagabundos y sin oficio conocido, de los que había sido muy difícil conocer su lugar de residencia. Estos problemas hacían "impracticable la expurgación, y purificación de las Listas". Para ello lo que proponían al gobernador era que el escribano mayor preparara las boletas con

[1010] Decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, pidiendo la colaboración del Cabildo secular para prevenir abusos en el comercio, Manila 11-I-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 7r.-8r.

[1011] Consulta del Cabildo secular de Manila en respuesta al decreto hecho por el gobernador Ovando sobre los abusos en las listas de vecindario, Manila 3-III-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 108r.-111r.

tiempo suficiente para que los repartidores separaran las dudosas de la lista principal del vecindario y que estas le fueran entregadas haciéndose cargo de su asignación. Antes de proceder a esta, sería necesaria la presentación de informes y, con conocimiento de las personas que las recibiesen y de las que no pudieran justificar su entrega, las devolverían a la Junta para volver a distribuirlas "y que esto mismo se ejecute con las que pertenecen a los vecinos que están en las Provincias para que no se entreguen si no es con recaudo justificante de vida con cuyas diligencias se hará más fácil la averiguación de los excesos cometidos".

A pesar de mostrarse participativos en el encargo que habían recibido del gobernador, no dejaba de ser sospechosa la propuesta que hacía el Cabildo secular porque en el fondo lo que suponía esa medida era la apropiación de una serie de boletas por parte del sector de los capitulares y compromisarios del comercio. Una apropiación que si ya antes la hacían de manera mucho más discreta ahora la podían justificar como parte de la reforma pretendida por Ovando y bajo la argumentación de la extirpación de abusos siguiendo la política del gobernador. Una manera de perpetuar sus intereses solo que revistiendo su forma de actuar.

Las boletas de viudas, pobres, así como vecinos de las provincias, eran boletas que a veces podían considerarse "perdidas" o que incurrían en fraude si, como señalaba el Cabildo, se asignaban a personas fallecidas. Pero su provecho recaía sobre terceras personas, y el hecho de que no pudiera saberse a ciencia cierta quiénes eran los sujetos que las recibían no deja de ser sospechoso cuando era el Cabildo y compromisarios de comercio quienes confeccionaban las listas de vecindario y matrícula. Es difícil creer que no tuvieran un control más o menos exacto de la inclusión y exclusión de los vecinos cuando precisamente el punto de las listas de vecindario era uno de los aspectos denunciados por Arizala en 1748, sobre todo por los abusos que se cometían en estos y que en esta ocasión no daban cuenta a Ovando como era la incorporación de individuos de reciente llegada a Manila como pobladores pero de los que todavía no se conocía residencia fija.

Solo cabe pensar que esa situación era propicia para algunos vecinos y comerciantes para hacerse cargo de las boletas que se asignaban a esa población flotante o que obtuvieran parte del beneficio de esas boletas a cambio de la protección de la verdadera condición de esos individuos como pudiera ser el caso de los encomenderos del Virreinato novohispano, un tema similar que podemos creer que se daría en la

propuesta que presentaban a Ovando para el sector de la población de viudas, pobres y vecinos dispersos por las provincias.

Es posible también que el Cabildo secular contara con un mayor grado de desconocimiento en el gobernador o que pensaran que podían conducir la acción de Ovando influyendo en sus decisiones y marcando el camino a seguir por el gobernador sin que este adoptara medidas que se tradujeran en un perjuicio directo hacia los intereses de los regidores y compromisarios del comercio. En el decreto dado por Ovando cabía la posibilidad de que este no se refiriera exclusivamente al caso de las listas de vecinos y que su petición fuera más amplia y, por otro lado, que el Cabildo hiciera ese apunte concreto no dejaba de ser intencional en lo que a una acción mixta significaba, aparentemente. Ceñir ese ímpetu a un tema menor, si lo comparamos con la composición de la Junta de Repartimiento desde donde el Cabildo había hecho valer su preeminencia e influencia en el repartimiento durante los años anteriores no dejaba de ser llamativo.

No obstante, es difícil pensar que pudiera darse una actuación distinta por el sector del Cabildo y compromisarios. Estos habían sido denunciados como parte responsable de muchos de los abusos que se cometían en el Reglamento de 1734, y que se avinieran ahora a las condiciones y facultades reconocidas en el gobernador por la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 no podía ser de otra forma que para intentar influir en el ánimo del mismo a la hora de reformar el sistema comercial para proteger, hasta donde fuera posible, su posición frente a las medidas que pudiera adoptar Ovando. También es difícil pensar que Ovando, habiendo ya dado muestras de querer hacer cambios en la misma Junta de Repartimiento, se quedara solo en ese punto.

No fueron únicamente estas dos partes las que, de una forma u otra, hicieron suya una interpretación de la Real Cédula. Así, el mismo Ovando, ante las dificultades que se fueron planteando, sobre todo después de que la oposición del Cabildo secular de Manila pasara desde una postura colaborativa, en apariencia, a otra de frontal desacuerdo, pidió a la Real Audiencia voto consultivo[1012]. En este se tuvieron presentes los diferentes pareceres que chocaban entre la defensa, por parte del gobernador, de las amplias facultades que podía ejercer y la que hacía el Cabildo esgrimiendo el Reglamento de 1734 como antemural de los cambios.

[1012] Real Acuerdo extraordinario de la Real Audiencia de Manila sobre la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, Manila 16-V-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 318v.-323r.

La interpretación que hicieron los ministros de la Audiencia no dejaba lugar a dudas, aparentemente: "Podrá su señoría en virtud de la Real Cédula de primero de septiembre de mil setecientos cincuenta y uno, proceder al establecimiento que tuviese por conveniente", hasta aquí parecía claro el voto consultivo hecho por el Real Acuerdo, más con la afirmación de que el perjuicio ocasionado a los intereses de la Real Hacienda o al comercio podían ser consecuencia de los repartimientos hechos hasta ahora y no siendo posible su remedio por la Junta establecida, según el Reglamento de 1734. De esta forma restaba validez a la defensa hecha por el Cabildo. Ahora bien, no sabemos si ese "establecimiento que tuviese por conveniente" del gobernador hacía referencia únicamente a la Junta de Repartimiento o a términos más generales. En cualquier caso, no dejaron de emitir votos particulares cada uno de los oidores de la Real Audiencia con lo que precisaron la interpretación que podía hacerse de la Real Cédula, pero, por otro lado, no fue esto un ejercicio de claridad, sino más bien una acumulación de opiniones.

El primero de estos pareceres decía que no se debía innovar en cuanto al nombramiento de una nueva junta y que se debía seguir actuando como hasta el momento, informando al rey de todo lo que el gobernador observara como perjudicial y digno de reparo. Y el segundo decía que el gobernador solo tenía facultad para extirpar los abusos pero no para hacer él solo el repartimiento de la carga de la nao. Luego veremos cómo Ovando se ajustó, en parte, a lo expresado en el Real Acuerdo, más concretamente a la parte del voto consultivo y el segundo dictamen, hasta cierto punto.

8.3.1. Las desavenencias entre el gobernador y el Cabildo secular de Manila en el comercio transpacífico en función de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751.

Desde el primer momento que se tuvo constancia en Manila de la recepción de la Real Cédula de 1 de septiembre del año 1751 las tensiones entre las partes implicadas no tardaron en aflorar. Por un lado, podían darse claros perjudicados en función de la aplicación que hiciera Ovando de las amplias facultades que se le daban, y por otro lado el gobernador podía "tiranizar" aquellos aspectos señalados en la Real Cédula en función de la interpretación que hiciera.

Hemos visto cómo un primer paso parecía tender a la colaboración o, al menos, no hacia una ruptura abierta desde el primer momento. Es posible que el gobernador entendiera que para que las reformas tuvieran alcance tenía que ganarse a parte de las facciones contrarias a su política. Que lo consiguiera con el Cabildo y los

compromisarios de comercio es difícil pensarlo tal y como se dio el proceso en la aplicación de las órdenes reales representadas en esa Real Cédula.

Después de esa consulta del Cabildo, las intenciones del gobernador se mostraron más claramente y de tal forma que cerraron las oportunidades de aquel, si es que alguna vez estas habían existido, de ofrecer una dirección interesada a los cambios que pretendiera introducir el gobernador en el sistema comercial. En mayo de 1753 Ovando dividió la carga del galeón en dos partes iguales[1013]. De las 2.000 piezas totales que le había comunicado el Cabildo para la carga y despacho de ese año a Nueva España, 1.000 serían repartidas por una junta formada por el oidor decano José Ignacio de Arzadum y Rebolledo, Pedro Zacarías de Villarreal, regidor y alcalde ordinario de la Ciudad de Manila, José Memije y Quirós, alguacil de la misma, y Francisco Antonio Calderón de la Barca. Sobre la otra mitad había decretado Ovando que las reservaba en sí y a su arbitrio "con inteligencia de lo que por su Majestad últimamente se me encarga".

De esta forma, Ovando despojaba de una parte del poder que hasta entonces había ejercido el Cabildo secular a través de la intervención en la Junta de Repartimiento, y del mismo repartimiento que se efectuaba mediante esta, en base al control y asignación de las boletas. Al mismo tiempo volvía a señalar el encargo hecho meses antes, así que podemos estimar que en el ánimo del gobernador las listas de vecindario no eran la última parte sobre la que tener presente la corrección de los abusos y perjuicios. Pero antes de repetir este apremio, el Cabildo secular se había mostrado dispuesto a seguir trabajando en ese sentido[1014]. Si esta era la actitud que habían mostrado los capitulares en marzo de 1753, cambiaría radicalmente con la decisión tomada por el gobernador en mayo del mismo año de reservar para su repartimiento exclusivo la mitad de las piezas de la carga del galeón *Santísima Trinidad* que ese año se aprestaba para navegar a Acapulco.

Con esta noticia el Cabildo y compromisarios de comercio elevaron al gobernador otra consulta[1015] en respuesta al decreto que había dado. Solo que esta vez la réplica no

[1013] Decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, sobre la división de la carga del galeón, Manila 1-V-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 229v.-232r.

[1014] "[…] sin que por eso cese esta Nobilísima Ciudad de continuar en las diligencias para mayor averiguación hasta el tiempo del repartimiento para que conforme vayan averiguándose los excesos se dará parte a v. señoría para su remedio". Consulta del Cabildo secular de Manila en respuesta al decreto hecho por el gobernador Ovando …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, f. 111r.

[1015] Consulta del Cabildo secular de Manila en respuesta al decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando de 1 de mayo de 1753, Manila 7-VII-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento

iba a ser favorable a la decisión adoptada por el gobernador de dividir el repartimiento de las piezas de la carga. El Cabildo convocó una reunión extraordinaria a la que hizo llamar a ocho señores comerciantes que junto a los compromisarios de comercio y los capitulares se encargarían de deliberar la postura y medidas que debían tomar. Dicha Junta tuvo lugar el 5 de mayo de 1753 y de forma unánime acordaron que se hiciera la petición al gobernador de retirar el decreto que había dado con fecha de 1 de mayo de aquel mismo año y que el repartimiento de las boletas se ajustara a la forma conocida y que se había seguido hasta entonces en función del Reglamento de 1734.

Argumentaba el Cabildo que, una vez leída y entendidas todas las cláusulas contenidas en la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, no hallaba razón que justificara el procedimiento de Ovando. Reparaba para ello en el contenido de otras reales órdenes despachadas con anterioridad y, en especial, al Reglamento de 1734, asegurando que se había seguido su cumplimiento en cuanto a la forma de hacer los repartimientos sin discurrir que se hubieran dado perjuicios al comercio o a la Real Hacienda y que, mientras no se verificaran esos abusos y alteraciones, no había motivo para introducir los cambios y revocar reales cédulas y leyes. En definitiva, a lo que apuntaba el Cabildo era a que el gobernador Ovando había hecho una interpretación parcial de la última Real Cédula y que no se ajustaba a su contenido y al orden de su procedimiento[1016].

En este caso, lo que denunciaba el Cabildo era una actuación inadecuada por parte del gobernador, basada en el procedimiento inadecuado puesto en marcha. Aunque la Real Cédula no lo especificara ni fuese una condición indispensable para validar las decisiones que se desprendieran de la misma, sí se hacía necesario un orden de ejecución, del que advertía el Cabildo secular de Manila como autoridad indiana local en estado de alerta ante unos cambios que podían afectarle considerablemente. Se trataba de un mecanismo interpretativo interno y observado a la vez, a pesar de no quedar siempre reflejado en las reales cédulas, pero advertido en este caso, y más si cabe cuando la apelación a este matiz podía hacer intervenir al Consejo de Indias en las consecuencias de una disputa concreta que se había proyectado unilateralmente desde la Secretaría de Marina e Indias. Aquí aparecía la distinción y el juego entre acciones y situaciones en el que el descargo de información debía servir de apoyo para la provisión

---

de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 244r.-245r.

[1016] Ibídem, ff. 249v.-259r.

de una medida concreta o incluso su propia aplicación a instancias de una iniciativa local[1017]. Por tanto, desde la perspectiva del Cabildo secular había un déficit de ejercicio por parte del gobernador Ovando en el cumplimiento de la Real Cédula de septiembre de 1751.

Se había producido una inversión en el orden del contenido de la Real Cédula por parte del gobernador ya que según el Cabildo no se había dado el reconocimiento previo de los abusos, perjuicios y alteraciones que sirvieran de justificación a las nuevas medidas que se querían introducir: la apropiación por parte de Ovando de la mitad del repartimiento de la carga. Esos "perjuicios" que denunciaban eran los que interesaban al Cabildo secular, como ya hemos podido ver en el caso de las listas de vecindario. Perder esa posición de realizar un diagnóstico controlado cuando, abruptamente, el gobernador les arrebataba por decreto el control de prácticamente la mitad de las boletas era lo que motivaba esta Consulta y su defensa del Reglamento de 1734 como la opción más segura para mantener sus privilegios en el sistema comercial transpacífico.

El Cabildo volvió a insistir en su pretensión por otra Consulta de 2 junio de 1753[1018]. Por esta alegaban que la convocatoria de la Junta de Repartimiento en los términos en los que se expresaba el Reglamento de 1734 no podía suponer estorbo, impedimento o "embarazo a V. señoría para remediar si hubiese algunos abusos y antes sí se espera que coadyuvarán, y esforzarán las providencias y medios que por V. señoría se tomaren a este fin". A esto añadían la petición del repartimiento íntegro de las 2.000 piezas de carga entre los vecinos. La postura del Cabildo era hermética, ya que no iba a desvelar cómo se habían hecho los repartimientos hasta ese momento, ni qué ventajas se obtenían al margen de lo estipulado legalmente.

Por último decía que "en caso de no tener lugar esta tan justa y legítima pretensión que V. señoría declare que el Comercio no está obligado a cargar en el Navío permiso alguno en este año ni en los subsecuentes hasta que su Majestad a quien acudirán determine lo que tuviere por más conveniente"[1019]. No era otra cosa que una maniobra dilatoria con la que esperar una respuesta favorable desde la Corte, la cual posiblemente la facilitara el Consejo de Indias como ya hemos visto en otros casos, generalmente partidario de mantener el Reglamento de 1734 y de no introducir cambios.

[1017] BRENDECKE, 2016: 286-288.
[1018] Consulta del Cabildo secular de Manila sobre la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, Manila 2-VI-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 462r.-463r.
[1019] Ibídem: f. 463v.

En su discurso recogían una serie de puntos a favor de mantener el Reglamento de 1734: el primero de estos aludía a la sanción válida que le había otorgado la práctica a dicho Reglamento pues desde su puesta en vigor no se habían dado alteraciones especiales que necesitaran de remedio; el segundo hacía mención del restablecimiento de este mismo Reglamento para la continuación del tráfico a pesar de las pérdidas, arribadas "y otros gastos inexcusables en que está empeñado, y no ha podido reparar", sufridas desde 1743 y que mantuvo desde su reanudación hasta el año de 1752. Posiblemente lo que se escondiera detrás de esta afirmación era que se permitiera al Comercio de Manila la continuación de la interpretación de ese Reglamento como una forma de recuperarse por las pérdidas padecidas en esos casi diez años. En tercer lugar, reiteraba la idea del derecho perteneciente a la Ciudad y Comercio de decidir qué cantidad de carga podía enviar a Nueva España anualmente y, en caso de no poder hacerlo, no estaba en la obligación de enviar carga aquel año ni en los siguientes. Y concluía que le era más conveniente el no remitir el permiso que hacerlo en contra de las órdenes reales[1020].

8.3.2. La aplicación de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751: el repartimiento del galeón *Santísima Trinidad* en 1753.

Por varias cartas del Cabildo secular de Manila fechadas el mismo día de 18 de julio del año 1753[1021] podemos conocer los cargos que, según la institución municipal, se le podían achacar al gobernador Ovando. Estos eran los cambios que, bajo su mano, y en entendimiento de los capitulares y compromisarios, se habían tornado perjudiciales para la práctica del comercio entre Manila y Acapulco. Hay que decir que, paralelamente al proceso de toma de decisiones por parte de Ovando, se había dado la réplica y contestación del Cabildo secular entremezclándose ambas intervenciones pero sin interrumpir la ejecución y despacho de lo mandado por el gobernador para el permiso y navegación del galeón.

De las 2.000 piezas que fueron solicitadas para la carga del galeón *Santísima Trinidad* el año de 1753 estimó el gobernador que solo 1.100 de estas fueran repartidas a los vecinos y comerciantes, reservándose Ovando las novecientas restantes para su

[1020] Ibídem: ff. 464r.-469r.
[1021] Todas estas cartas pueden verse en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1.

asignación como creyera oportuno[1022]: oficiales militares, alcaldes mayores, cabos de presidios, incluso entre los hermanos de la Misericordia, quienes devolvieron las boletas al gobernador. Según el Cabildo, estas boletas de libre disposición en manos del gobernador fueron a sujetos que no figuraban en las listas de repartimiento.

Otro de los abusos que contempló fue la supresión de la Junta de Repartimiento, tal como debía formarse según el capítulo 23 del Reglamento de 1734. En este caso hay que decir que Ovando obró en consecuencia pues ya había dado muestras de sus intenciones el año anterior de 1752, cuando propuso precisamente una reforma de dicha Junta a través del nombramiento a cargo del gobernador de tres individuos "beneméritos" entre los capitulares y compromisarios. En esta ocasión su actuación fue más radical en cuanto a la participación del Cabildo secular en la Junta ya que optó por una reducción drástica de su intervención. Como ya advertía el Cabildo, se hizo un doble repartimiento en función de esa división de piezas. Por un lado, las que se atribuyó directamente el gobernador y en exclusiva y, por el otro, las que se encargó de repartir una Junta denominada instructiva compuesta por el oidor más antiguo, un alcalde, un regidor y un vecino. Sin embargo, a esta primera ordenación le sucedió una estructura acorde a la que había propuesto con anterioridad: al oidor más antiguo le acompañaron tres personas particulares que nombró el gobernador. Según el Cabildo, este cambio en la Junta instructiva se debió a una representación que se le hizo por parte de la Ciudad y Comercio de Manila para que no introdujera cambios en el sistema comercial del Galeón y por hallarse firmada por el alcalde y regidor electos.

Un punto llamativo fue el referido a los oficiales del navío, más por la forma que por el fondo de la cuestión. Denunciaba el Cabildo que el gobernador había procedido contra la ley al incumplir la normativa recogida en el libro 9, título 45, ley 48 de la *Recopilación* de 1680 por la que se prohibía repartir toneladas a los oficiales, ni como vecinos, ni que las pudiesen comprar por ellos o terceras personas privándoles de oficio y pérdida de mercaderías en caso contrario. No obstante, reconocía la Ciudad y Comercio que había contravenido la misma ley pero justificaba su vulneración como ayuda de costa y matalotaje haciendo constar el principio de "moderación" porque en carga entera de 4.000 piezas distribuía a este fin doscientas piezas, las mismas que

[1022] En un primer momento la división se hizo en dos partes iguales de 1.000 piezas, sin embargo por decreto de 28 de mayo del año 1753 añadió Ovando cien piezas a las 1.000 que debían distribuirse entre los vecinos y comerciantes quedando su parte en novecientas. Decreto del gobernador de Filipinas, marqués de Ovando, sobre el repartimiento de las 1.000 piezas del vecindario, Manila 28-V-1753, en Pieza 4ª.Autos preparativos del repartimiento de 2.000 piezas de carga del galeón Santísima Trinidad. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 325r.-v.

fueron reconocidas en la Real Cédula del quinquenio anterior al Reglamento vigente de 1734, y cien en caso de media carga. Mantenía que esto se hacía "sin perjuicio del común, ni del vecindario pero esto se ponía en cabezas de vecinos disimuladamente para no perjudicarlos, y contra esta práctica el dicho vuestro Gobernador les ha repartido en propia cabeza doscientas cuarenta y tres piezas, sin hacerse cargo de que esta liberalidad y perverso ejemplar resultaba en perjuicio del común del vecindario y comerciantes".

El perjuicio se hallaba, según el Cabildo secular, en que los principales oficiales del galeón eran familiares, parientes y criados del gobernador, una práctica que había repetido en los tres navíos que había despachado bajo su gobierno. Sin embargo, era ahora cuando el Cabildo realizaba la denuncia, ¿qué había cambiado entonces? Posiblemente, el gobernador, al dar testimonio de la realización que había hecho del repartimiento a raíz de la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, destapaba una serie de prácticas que aunque repetidas por él, y realizadas con anterioridad, se exponían públicamente. A pesar de la insistencia en esas alteraciones pasadas que se practicaban sin observar el Reglamento de 1734 forzaba a las partes interesadas a reconocer, en parte, esos abusos de los que habían sido partícipes.

Pero, como podemos ver, el Cabildo apuntaba a esa moderación pese a incumplir la ley pretendiendo achacar al gobernador la falta en la práctica que se había guardado hasta entonces. Una práctica que habían fundamentado en la Real Cédula del quinquenio pero que no se recogía en el Reglamento de 1734 y por eso el gobernador habría faltado en la forma de la práctica acostumbrada, aun incumpliendo las dos partes de la mencionada ley 48 de la *Recopilación de las leyes de Indias* de 1680. Que se refirieran a los familiares en este repartimiento y no en los anteriores que se habían realizado por el gobernador pudiera deberse al hecho de que al poner las boletas directamente sobre los oficiales se producía una pérdida del control de estas por parte de los vecinos y comerciantes. En última instancia eran unos recursos y beneficios que dejaban de manejar y que, a pesar de calificarlos como moderados, no eran pocos si atendemos a la asignación hecha por Ovando de 243 piezas de las 2.000 totales.

Habiendo revelado el Cabildo secular la práctica de repartir 200 boletas en carga entera y 100 en la mitad aprovechaba la ocasión de esa confesión para pedir al rey licencia que confirmara ese uso que se había prolongado en el tiempo pero que no se había ajustado a la letra del Reglamento. Continuaba después con el relato de denuncias sobre las malas prácticas del repartimiento de boletas, esta vez por las que se habían

dado a los oficiales militares, a quienes no solo les fueron otorgadas una cantidad como vecinos sino que a estas se les añadieron otras más de forma independiente. Entre estos oficiales se encontraban los que participaban en las armadas y expediciones de castigo contra los piratas malayo-mahometanos de la frontera sur del archipiélago, a los que había que premiar por estas acciones según una Real Cédula del año 1742, reafirmada en el de 1747, con una cantidad extra de boletas, además de las que tuvieran como vecinos, durante el tiempo que participaran en esas operaciones militares. Decía el Cabildo secular no hallar perjuicio en estas asignaciones extraordinarias siempre y cuando el resultado de esas expediciones fuera exitoso, sin embargo Ovando les había asignado muchas más de las que la entidad local consideraba necesarias[1023].

De esta manera se atacaba también a un aspecto importante de la política regional que llevaban a cabo los gobernadores y capitanes generales de Filipinas como era la lucha contra la frontera musulmana meridional y que, en el caso concreto del marqués de Ovando, esta había quedado vinculada, en parte, al sistema comercial del Galeón de donde podía obtener recursos que no dependieran directamente de la Real Hacienda, achacando, por tanto, a esta intencionalidad del gobernador una serie de perjuicios que no solo iban en el desvío de un mayor número de boletas con los que sostener los mandos de las armadas, sino que unidos a su fracaso se destacaban los grandes costes de dicha política y las consecuencias que se habían observado, sobre todo, en las islas Visayas con el incremento de las expediciones de saqueo y castigo por parte de la piratería musulmana. Esos más de 300.000 pesos habían sido devorados en dos expediciones principales por lo que a través de esta denuncia se mostraba la oposición de un sector importante de Manila hacia la política expansiva del gobernador Ovando sobre lo que eran dos puestos clave de avanzada en el control de las islas del sur del archipiélago filipino: por un lado, la expedición para restituir al rey de Joló y, por otro lado, la que debía tomar posesión de la Paragua (Palawan) y fundar un presidio en el extremo sur de dicha isla[1024]. Concluía el Cabildo sobre este punto que no había necesidad de nuevas conquistas "porque no se hará poco en contener a los moros",

[1023] Ese gran número de piezas "[…] se dieran por bien empleadas si se consiguiera el fin de extirpar la morisma que infesta estas Islas, pero señor con qué dolor verá esta Ciudad y Comercio repartir con tan larga mano este Buque, a unos oficiales que no han cumplido con su obligación, y que han vuelto de las expediciones sin hacer cosa alguna de provecho con descrédito total de las armas de V.M. cuyo Real Herario, y el de los pobres vecinos se ha consumido en los crecidos gastos de más de trescientos mil pesos las dos expediciones hechas por este Gobierno".

[1024] Los que formaron parte de la expedición a la Paragua recibieron entre 8 y 2 piezas, los integrantes de la de Joló entre 4 y una pieza y media. ORTIZ, 1974: 157.

señalando que no se daba el debido cumplimiento por Ovando a la Real Cédula de 1747 en el reparto de boletas a aquellos individuos que participaran en las expediciones contra los musulmanes.

Al igual que había sucedido con los oficiales del galeón, el Cabildo secular, durante los años anteriores, también había gratificado al gobernador y a los oidores de la Real Audiencia de Manila repartiéndoles algunas boletas, unas asignaciones que no se hacían públicas y que iban en contra de lo estipulado por el Reglamento del año 1734. Estas habían sido de 100 piezas al gobernador y dieciséis a cada ministro de la Real Audiencia en carga entera de 4.000 piezas como una forma de remunerar las atenciones que prestaban en el comercio y gratificación que se les hacía como facultad privativa de los vecinos en la libre disposición del buque de los navíos.

Esta no dejaba de ser una forma parcial de comprender el Reglamento, pero era el punto que según el Cabildo secular había vulnerado Ovando, ya que era una gracia derivada en función de la libre disposición que hacía el Cabildo y compromisarios del comercio del buque, mas al estar únicamente en manos del gobernador esta disposición se había producido una alteración en las formas, al igual que sucedía con las boletas que se daban a los oficiales de los navíos. Así, de nuevo, el gobernador exponía una forma de repartimiento determinada no por las leyes sino por la práctica y, al exponer a los ojos del rey las alteraciones producidas, motivaría a los ministros de la Real Audiencia a rechazar las boletas que les repartía, amparándose en el argumento expuesto por la Ciudad y Comercio pese a la contravención del Reglamento en el que estaba prohibido repartir boletas a los ministros de la Real Audiencia y a los gobernadores. Hay que decir que, en este caso, Ovando se guardó cincuenta boletas para sí.

La propia Real Audiencia dejó constancia de otros aspectos con los que se mostró en desacuerdo sobre lo obrado por Ovando en la parte del repartimiento que les afectaba[1025]. Al igual que el Cabildo, confesaban la costumbre con la que se había procedido en los repartimientos anteriores. La alteración en este caso no se había producido en el fondo de la práctica, sino en la forma, mejor dicho en la proporción del reparto entre el gobernador y los ministros de la Real Audiencia ocasionándose un agravio comparativo. Es curioso ver cómo se asumía la vigencia de una costumbre establecida que, desviada en gran parte de los puntos contenidos en el Reglamento, se

[1025] Carta de la Real Audiencia de Manila sobre el repartimiento hecho por el marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, Manila 10-VII-1753, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1

tomaba su defensa con preferencia al cumplimiento de los capítulos de la ley. En su descargo añadían los ministros de la Real Audiencia que “han quedado gustosos de verse libres, del ponderado socorro, que se decía tenían los oidores con estas piezas”, añadiendo que no era justo que participaran en el reparto del buque, más si cabe con la novedad que se había hecho de reservar Ovando 900 piezas de las 2.000 totales. De nuevo, en la reserva que había hecho el gobernador para repartir privativamente por su mano esas piezas se quería ver ahí uno de los abusos introducidos en la parte que con tal acción reducía la reconocida facultad que tenían los vecinos en la libre disposición del buque; una interpretación que como ya hemos mencionado no se ajustaba del todo al Reglamento de comercio, sino que buscaba ampararse más en la práctica repetida de años anteriores.

Este había sido el punto que más había preocupado a la Ciudad y Comercio, el que el gobernador se reservara enteramente el repartimiento de 900 de las 2.000 totales, porción equivalente casi a la mitad de la carga y un número considerable de boletas sobre las que perdían el control los capitulares y compromisarios del Cabildo. De tal forma que si podemos entender que existiera cierta dependencia hacia los capitulares y compromisarios por la asignación realizada sobre el gobernador, ministros de la Real Audiencia, oficiales del galeón y oficiales militares, esta recaía ahora directamente sobre el gobernador. Un aspecto que, evidentemente, no agradaba al Cabildo secular y que revestía de perjuicios hechos por Ovando cuando prácticamente las acciones del gobernador no habían introducido cambios de envergadura, sino que exponían a la luz lo que se había hecho por costumbre hasta aquel momento en los repartimientos de los años anteriores en los que el Reglamento del año 1734 no se cumplía y sus disposiciones se adecuaban a las conveniencias de los interesados.

Además, se arrojaba luz sobre el uso de otras partes de reglamentos anteriores como era el del quinquenio. Reglamento al que habían hecho mención y volvían a nombrar los capitulares para que el rey reconociera. Como en la asignación de un número de piezas al gobernador y otro a los ministros de la Real Audiencia por la Real Cédula de 1726. Pero era la pérdida de control sobre casi la mitad del buque contra lo que clamaba la Ciudad y Comercio, pues veía en ello una merma importante de las facultades que hasta aquel entonces había gozado ya fuera por una interpretación interesada o por apropiación a través de la práctica repetida y que ahora recaía sobre el gobernador, dándose por tanto una influencia compartida y que, sobre todo, libraba a

Ovando de plegarse a la dirección comercial de los capitulares y compromisarios sobre el sistema del Galeón.

Esta idea podemos percibirla en la conclusión a la que llegó la Ciudad y Comercio al apuntar que si la intención del rey había sido el remedio de los abusos que se pudieran encontrar en la Real Hacienda y el comercio en relación a la práctica del repartimiento, no obstante se habían introducido muchos que anteriormente no había como eran los que denunciaban por la acción del gobernador, acusándolo de haberse salido "de las facultades amplias que en dicha Real Cédula se le conceden". Si esas facultades eran tan amplias ¿cómo podría el gobernador exceder sus márgenes cuando todo lo referido solo hacía alusión al repartimiento y a la formación de la Junta instructiva?, evidentemente solo podemos entender tal exceso en esas 900 piezas sobre las que el vecindario había perdido el control, porque en el fondo el repartimiento hecho por Ovando no se alejaba de los realizados con anterioridad, excepto en este matiz de la transferencia de dependencia del Cabildo y compromisarios hacia el gobernador. Asimismo, el Cabildo secular no ofrecía una imagen de cuáles eran esas facultades amplias conferidas al gobernador como para explicar cuál había sido su transgresión sobre la base de las mismas. Esto solo puede entenderse desde el punto de vista subjetivo, al interpretar los pequeños cambios que realmente no trastocaban el fondo de lo que se había realizado hasta entonces, como abusos y perjuicios, poniendo el énfasis sobre esa reserva privativa de casi media carga del buque que había hecho Ovando y atacando el poder de intermediación que hasta aquel entonces había tenido el Cabildo secular de Manila y sus compromisarios de comercio.

El mismo año que el gobernador puso en práctica el repartimiento del Galeón siguiendo la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 informó al rey de lo obrado al respecto[1026]. Por esta Ovando dio cuenta y justificación[1027] del procedimiento que siguió

[1026] Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento del galeón Santísima Trinidad, Manila 12-VII-1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1.

[1027] "Ni yo por mi particular pretendí hacer novedad en el asunto, y así en nombre de V.M. señalé a el cargo de Gobernador el número de cien boletas, que es lo menos que se le ha distribuido, para poder soportar las derramas que se le ofrecen, ya con los Régulos circunvecinos, ya con gastos extraordinarios de Jornadas, o ya para gratificar a los que coadyuban a llevar el peso de Gobierno, y lo que es más los excesivos gastos de la Residencia y viaje de dos mares, a que no puede bastar el sueldo que se consume todo en la descente congrua, y obstentación, que corresponde, a quien representa a V.M. en medio de tantas naciones, y en partes tan remotas, procediendo en el particular, con la ingenuidad que acostumbro, que a no discurrir ser necesario auxilio lo hubiera desde luego omitido, bien que quedo en la esperanza de que la benignidad de V.M. interponga su Real aprobación, o determine, lo que discurriese más justo en esta parte, y en las respectivas clases de interesados, en quienes ha recaído el repartido Buque: satisfecho, de que mis conatos en esta materia se han dirigido precisamente a desempeñar en el modo que he conceptuado más factible a beneficio de la Real Hacienda, del Comercio, y de toda la tierra ofreciendo

en la asignación de boletas de aquel año de 1753 para el galeón *Santísima Trinidad*, con el amparo del Real Acuerdo[1028] y explicando aquellos puntos que merecieron mayor consideración como fue la defensa del navío y la participación de la marinería, los oficiales y el general del navío en el beneficio de las boletas. Al empezar la asignación por este continuaba diciendo que:

> […] por esta razón les repartí también boletas, a los cabos militares, para que de esta suerte, gratificados, evitasen las fraudulentas introducciones de contrabandos, y para guardar consecuencia y uniformidad en la distribución de Buque, así a los pilotos como a los contramaestres, y guardianes y otros de la náutica, interesé en el repartimiento, a causa de haberles quitado los buques y conveniencias que tenían en el Alojamiento del Navío, que como abuso de inmemorial tiempo, causó gran novedad, y para conservar los existentes, y aficionar a los futuros, no discurrió otro modo de acrecentar sus sueldos, sino es dándoles determinadas boletas, consiguiendo que quitadas las conveniencias, se quitaba radicalmente la Madriguera de las falsas introducciones[1029].

Esa "Madriguera de las falsas introducciones" fue más una aspiración que un logro. Ya hemos mencionado que en el comercio del Galeón confluían intereses muy intrincados difíciles de eliminar por la acción de un único responsable del gobierno. Tanto en Acapulco como lugar de destino como en Manila por ser lugar de su origen se daban multitud de fraudes que, como decía el virrey Juan Antonio de Vizarrón[1030], poco podía hacerse desde Nueva España si en Filipinas no se actuaba contra las prácticas asentadas al margen del Reglamento. Estas habían convertido a los mandos y a la marinería del Galeón en factores informales del comercio para los vecinos mercaderes de la misma forma que los había empujado al beneficio propio mediante esas falsas introducciones. Sin embargo, decimos que se trató más de una aspiración que de un logro porque, aunque Ovando pensara que con la asignación de boletas rompía esa vinculación, no faltaron testimonios que apuntaban en la dirección contraria, en la falta de éxito de esa medida[1031]. Además que muchas de esas introducciones se producían una vez que el

---

gustoso a V.M. el espontáneo sacrificio, que en esta importancia he hecho de mi persona, por habilitar y hacer efectiva su Real Voluntad, despreciando con generosidad de ánimo, el torrente de emulación que se ha reconciliado contra mi ministerio por acreditarme fidelísimo servidor de V.M.". Ibídem.

[1028] Como ya hemos comentado este no dio la razón a Ovando de forma tácita ya que conservó cierta ambigüedad en su dictamen, pero en ningún caso anuló la capacidad del gobernador para actuar.

[1029] Ibídem.

[1030] Véase el capítulo VII.

[1031] Véase más adelante en este capítulo.

galeón había zarpado de Cavite durante su recorrido entre ese puerto y la salida de las islas por el estrecho de San Bernardino.

De esta forma, aunque se evitaran las introducciones fraudulentas durante la carga del navío, este solo constituiría un logro parcial. Según Ovando la primera reclamación sobre esta medida había provenido de la Ciudad y Comercio de Manila[1032], pero el gobernador no daba cuenta del motivo. Podemos deducir que estaba basado en que los vecinos comerciantes perdían el control de intermediación que ofrecían estos sujetos a bordo del navío para introducir más mercaderías de las permitidas y al mismo tiempo por el menor número de boletas del que dispondrían si se les hacían partícipes del reparto. Así, con esa participación tendrían la oportunidad de cargar como únicos interesados sin la dependencia de una parte del beneficio que antes obtuvieran por actuar como factores disimulados del comercio. Otra opción con la que contarían también sería con la venta de sus boletas que era una práctica habitual, a pesar de solo estar permitida a determinados grupos de población. Ya hemos mencionado el perjuicio en el repartimiento de boletas que se producía por la intervención de Ovando y sobre las que la Ciudad y Comercio de Manila perdía el control, sin embargo podemos ver en otro testimonio otra razón más a considerar sobre los motivos que empujaron a los capitulares y compromisarios a esa pronta reclamación.

El gobernador Pedro Manuel de Arandía, sucesor de Ovando al frente de las islas, ofreció una descripción de los navíos que realizaban el comercio entre Manila y Acapulco, contrastando esa imagen de irregularidad con la que él había conseguido imponer bajo su gobierno:

> […] de cuyo arreglo desmereció este Gobierno de sus antiguados proventos de doce a diez y seis mil pesos al año, y muchas ocasiones más, y por ello huía el Navío de milagro a causa que cada empleado con la compra de su parte, era espotico en lo que quería, y se consideravan dueños del Buque desde el Gurumete hasta el General asegurando a V.E. por la que me ha dado, un Piloto de los acreditados, y antiguo aquí hisso viage en que desde el pie del Palo maior a el tercio de el asia la cofa[1033] se llevaban seiscientas frasqueras, el Buque tan lleno que no pudiendo vajar por las regulares escotillas a el entre cubiertas, se avrian nuevas bocas donde avia ha hecho (a mi venida he visto vestigios de

[1032] Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1.
[1033] Pieza colocada horizontalmente en la parte superior del palo relacionada con la maniobra de las velas altas.

esta realidad) y assí este comercio ha sido Thereo, sin Cabeza, ni reglas, y parecido a una Junta de Bandoleros.[1034]

No sabemos si en este caso Arandía exageraba intencionadamente para favorecer las medidas que hubiera tomado respecto al comercio del Galeón o era una imagen con la que Ovando había tenido que resignarse a pesar de sus esfuerzos por reducir el fraude. Destacaba esa descripción casi esperpéntica en la que la cubierta del navío se hallaba abarrotada de cientos de frasqueras[1035] que, evidentemente, formaban parte de introducciones ilícitas. Teniendo esto presente y manteniendo la idea de la relación comercial entre los miembros de la marinería y mando del navío con los cargadores manilenses, podemos incluir también otro aspecto en función de lo que expresó el gobernador Arandía. Se trataría de la capacidad o, más bien, del privilegio informal que gozaron esos individuos al servicio de la navegación del navío como última fase de la negociación mercantil. En esto podemos deducir una capacidad de extorsión ya que eran los custodios del espacio del buque, controlando su parte reglamentada como lo que pudiera introducirse en el navío posteriormente. Así, no solo servirían como factores comerciales, sino que incluso guardaban cierto poder para actuar como negociantes de determinados aspectos como podía ser una validación oficiosa de la carga en los navíos, respetando las piezas y el espacio que a cada cargador correspondía.

Si esto era así, se hace comprensible desde otro punto de vista la protesta del Cabildo secular de Manila y sus compromisarios. Aparte de unas boletas que dejaban de controlar, el hecho de que estas fueran adjudicadas por el gobernador a estos individuos no solo los hacía responsables de esa parte oficiosa que comentábamos, sino que además los introducía en la participación reglada del espacio de carga que ahora además podían vender para sí u ocupar si estaban en la posibilidad de cargar.

Finalizaba Ovando su misiva con una descripción, un tanto metafórica, de la utilidad del Galeón de Manila:

> […] por mi particular dictamen, que este generoso y regio rocío, se debe distribuir, según la naturaleza, y exigencia de cada planta, que en su constitución, y político estado, debe recibir anualmente, incrementos y detrimentos, al nivel de la Decadencia, o del

[1034] Dos copias de carta de Pedro Manuel de Arandia de [26] de julio de 1758 a Julián de Arriaga dando cuenta dilatadamente de sus servicios pidiendo descanso para lo que le queda de vida y que se le mantenga el sueldo durante su viaje de regreso, en Carta de Miguel de Ezpeleta contra Arandía, Manila 30-VI-1759, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,388,N.1.
[1035] Caja con diversas divisiones para contener frascos.

> Auge del mérito, sin aligar el riego a medida cierta e indefectible, teniendo la consideración en la rebaja que ha padecido el Comercio, de que prevalezca el bien Universal de la Tierra, a la Universidad de Comerciantes, como menos principal respectiva a el todo de las Islas, y a su pública Utilidad, a que debía incluir por su parte, el mismo comercio, por reducirse a su pro, la útil subsistencia, del bienestar de esta Colonia.[1036]

La imagen que Ovando se hacía del provecho del Galeón para las islas Filipinas era la de hacer sus beneficios extensivos a todos los habitantes de Filipinas y no únicamente a aquellos que participaban en el comercio. El Galeón debía ser o debía convertirse en un recurso general al bien del dominio real en Asia y no exclusivamente para un reducido número de individuos del total de la población española. De esta extensión de su beneficio destacaba que esas utilidades debían recaer especialmente sobre la marina y la guerra y hacía la siguiente descripción sobre la situación que se había dado a partir de las Juntas de Repartimiento y la que debería darse:

> […]; en cuyo concurso de dos Regidores y un Compromisario ha dominado mucho la carne y sangre de estos repartidores, influyendo, como con virtud elástica, favorables efectos en Amigos, Parientes, Compradores deudos, y otras relaciones que encadenan el arbitrio para la distribución más concertada, lo que no ha acontecido en la presente, por ser el balance de mis operaciones, el mejor servicio de V.M. en la Marina, y Guerra para contradistinguir estos dos cuerpos, que activos giran, por la pública utilidad inmediatamente, y al contrario de los comerciantes de Manila que en una vida sedentaria, quieren darle a su mérito aumentos de virtud para sus lucros mercantiles, bien tuve presente que a cada sujeto se le determinó cierta cota de boletas en las Juntas de Repartimiento, pero desatendidas las milicias, y la gente presidiaria de las Provincias, ha sido causa, que la mejora de unos, haya sido perjuicio de otros, sobreviniendo que por esta desatención las expediciones navales han sido infructuosas, por no haber ido personas de honor que con el incentivo del buque desempeñen su ministerio, y de aquí ha resultado el que la morisma haya corporizado su orgullo.[1037]

Esto no debe extrañarnos si atendemos a las prioridades con las que enfocó Ovando los años que ocupó el gobierno de Filipinas. Ya tuvimos ocasión de comentar este tema en

[1036] Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,934,N.1.
[1037] Ibídem.

relación al proyectismo y a la transformación económica de las islas Filipinas que se perseguía a través de este. El gobernador, sin ser calificado como un proyectista, sí dio al marqués de la Ensenada un claro ejemplo del orden que debía seguirse si se quería fomentar el potencial productivo y comercial de las islas. Para ello era imprescindible destinar recursos en la lucha contra los enemigos malayo-mahometanos del sur del archipiélago, de tal forma que esa inversión previa repercutiera posteriormente en un aumento de las conquistas y la presencia española en la mitad meridional asegurando una posición y dominio que permitiera dedicar los mayores esfuerzos a una transformación económica que posteriormente brindara los recursos que se esperaban[1038]. Teniendo esto en cuenta, Ovando abordó la cuestión del Galeón de Manila y su reforma mediante la Real Cédula de septiembre de 1751, entre otros aspectos, como una oportunidad para sostener esa política de lucha contra los piratas musulmanes en los que veía la mayor amenaza para las fuerzas españolas en Asia. Así como para su potencial desarrollo en un momento en el que las Cajas Reales de las islas se hallaban en una difícil situación.

Por tanto, el hecho de que Ovando intentara sostener las medidas de fuerza a través de un beneficio directo en el galeón para aquellos que se veían implicados en esa lucha no debe extrañarnos en ese contexto de complejidad hacendística. Además, ya no solo bastaba el producto fiscal del comercio transpacífico sino que el gobernador entendía también que este debía servir como estímulo directo en su participación con el que todos los habitantes pudieran beneficiarse "para el bienestar de esta Colonia". Que esto se tradujera realmente en hechos es algo más complejo, sobre todo si hacemos la relación entre el fracaso de las iniciativas armadas emprendidas por Ovando, y que tanto criticó la Ciudad y Comercio de Manila, con sus resultados, del todo infructuosos.

* * * * *

Como hemos podido comprobar, la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 fue el primer ejercicio de definición y precisión por parte del marqués de la Ensenada a la hora de intervenir sobre el sistema del Galeón de Manila desde la promulgación del Reglamento de abril de 1734. Para ello se fue apoyando en un marco referencial de actuación que involucraba a las autoridades indianas directamente con la Secretaría de

[1038] Véase el capítulo V.

Marina e Indias a través de la vía reservada. Sin embargo, este no fue el único camino seguido a la hora de dar cuenta del proceso que resultó de la aplicación de dicha Real Cédula.

Sí es cierto que tradicionalmente la única vía que mantenía en comunicación a las diferentes partes de la Monarquía con la Corte, desde una perspectiva gubernamental y derivada esta de la recopilación de información y el llamamiento a la principal institución, era la del Consejo de Indias. En el caso de Filipinas esto no fue diferente. Pero sí podemos apreciar ciertos matices en cuanto a su uso y la posible "nueva" relevancia de este por parte de otras voces que desde la gobernación y capitanía general isleña se oponían a las decisiones tomadas por Ovando en relación a las órdenes ensenadistas y su interpretación.

Esta vía del Consejo se revalorizaba en la medida que seguía siendo utilizada por el Cabildo secular de Manila para poner en cuestión, puntualizar y rechazar la política llevada a cabo por Ovando y que se desprendía, de forma más o menos directa, de la Real Cédula firmada por Ensenada. Por tanto, esta continuidad avivaba la autoridad que tradicionalmente había tenido el sínodo sobre el gobierno de las Indias y que, desde la creación de la Secretaría de Marina e Indias, se había tratado de reelaborar. Por ello, en este caso particular tendríamos un reflejo a escala local de una problemática cortesana a la hora de definir ámbitos de intervención. Una situación de la que, como en este caso se intentaban aprovechar diferentes sectores corporativos de la sociedad y gobierno manileños para mantener candentes sus peticiones y proteger sus intereses dentro de la disputa abierta en el espacio del gobierno indiano de la Corte.

El propio desarrollo del ejercicio de esas funciones en el espacio institucional cortesano se trasladaba a miles de kilómetros a la hora de tratar los asuntos de gobierno en sus correspondientes responsables a nivel territorial. Esto a su vez, alimentaba esa dinámica de la que podían servirse para reconducir o atraer las directrices emanadas hacia las conveniencias que trataban de guardar. La implicación de un ejercicio de reflexión y conocimiento de la reordenación del espacio político indiano en Madrid en la lejanía de la ciudad de Manila suponía la existencia de un influjo y una permeabilidad bidireccional mucho más densa de la que hasta ahora se ha advertido. Este tipo de sensibilidad se traducía en la amplitud de una reciprocidad entre partes que lejos de verse como una provisión vertical a la hora de definir una política indiana para Filipinas cobraba una mayor estabilización de horizontalidad trasvasada al mantener viva y alentar la vía del Consejo, lo que a su vez también seguía implicando a Ovando a su

recurso, sin que la Secretaría de Marina e Indias llegara a obtener de manera completa el cauce de la información ni la emisión directa de una política indiana concreta para el archipiélago.

En el caso concreto del Galeón de Manila, la cuestión y el enfoque de Ensenada fueron bastante claros: la solución de los posibles abusos y fraudes a la Real Hacienda. No podemos saber si un posible éxito de dicha reforma se hubiese traducido en el sostenimiento de las Cajas Reales de Manila sin el aporte novohispano como después enunció el marqués en la instrucción reservada de noviembre de 1752 y cuyo posible éxito hacendístico tuviera como primer hito el de la potenciación del sistema fiscal del galeón. Sin embargo, la propia interpretación de Ovando sobre el significado que debía tener el Galeón de Manila para el afianzamiento y expansión del dominio hispánico en las islas no se hacía desde la perspectiva fiscal y la percepción de los derechos reales que había querido plasmar Ensenada en la Real Cédula de 1751.

Capítulo 9. El reformismo ensenadista y la Carrera del Pacífico (1752-1754).

Parte I. La instrucción reservada del gobernador Pedro Manuel de Arandía de 1752.

La cantidad de documentación generada por el la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751 tuvo que proporcionar una información importante a las altas autoridades indianas. Desde el procedimiento llevado a cabo en su aplicación, así como lo que puso en evidencia el repartimiento practicado por el marqués de Ovando: la inclusión, reconocida además por el Cabildo secular, de una serie de sujetos que tenían prohibida por ley su participación en aquel comercio. Probablemente, que Ovando perseverara en esas alteraciones, tendría también el motivo de dar a conocer un repartimiento completo en una forma más o menos similar a como se habían producido los anteriores. Por tanto, su acción se habría centrado más en ofrecer una muestra informativa al respecto de lo que significaba el repartimiento que una lucha declarada contra las interpretaciones y manipulaciones hechas contra el Reglamento del año 1734. Habría que considerar también hasta qué punto Ovando estaría dispuesto a alterar una práctica asentada durante tantas décadas, en qué medida podrían actuar contra ella y con la que los gobernadores no eran ajenos al beneficio comercial.

Hay que decir que Ensenada no esperó a vislumbrar los cambios que pudieran producirse del despacho de la Real Cédula que había firmado en 1751. Esto puede llevarnos a pensar que la disposición legislativa que preparaba el marqués sobre el comercio del Galeón no se limitaría únicamente a esa Real Cédula. Esto se confirmaría por las medidas contenidas en las instrucciones reservadas a Pedro Manuel de Arandía, las cuales podemos ver como complementarias a la Real Cédula del año 1751. Estas despejaban cualquier duda sobre su interpretación y ámbito de actuación, definiéndose así los puntos referidos del repartimiento del buque y la Junta de Repartimiento. En la Real Cédula de nombramiento de Arandia como nuevo gobernador se incluyeron una serie de instrucciones reservadas en las que se ampliaban las facultades del gobernador de Filipinas, con inhibición de las instituciones isleñas y sin tener que reparar en la legislación vigente para introducir las reformas que considerara convenientes. Asimismo se le precisaba a actuar de forma concreta y precisa sobre una serie de temas

entre los que no faltó el del comercio del Galeón de Manila. Al pie de las mismas aparecía la siguiente aclaración: "Instrucción de lo que ha de observar el Mariscal de Campo dn. Pedro Manuel de Arandía en el Gobierno y Capitanía General de las Islas Philipinas y Presidencia de su Audiencia que V.M. le ha conferido".

Estas instrucciones reservadas fueron fechadas en 14 de noviembre de 1752[1039] por lo que si atendemos al contexto de estos años y, concretamente, al tratamiento del comercio de la Monarquía que hizo el marqués de la Ensenada podemos establecer una conexión para el comercio transpacífico mediante esa última Real Cédula de 1751 y las instrucciones de 1752 con el tratamiento que se estaba dando a la Carrera de Indias, para la que Ensenada había convocado en 1751 una junta específica de expertos en el comercio ultramarino para establecer la forma más adecuada de realizar el comercio con América[1040].

Ensenada no ahorró detalles al recién nombrado Arandía en la instrucción reservada en el tema del comercio entre Filipinas y Nueva España. Parece ser que el secretario de Marina e Indias se guió por el principio de la restricción[1041] a la hora de abordar la reglamentación comercial de las islas. Sobre todo que los navíos que se destinaran a la Carrera del Pacífico estuvieran bien preparados para las largas navegaciones a las que se exponían, sin menoscabo de esta preparación como sucedía anteriormente por primar la máxima de atiborrar su buque con mercancías, y que al mismo tiempo estuvieran prevenidos en cuanto a su armamento y defensa tanto en tiempo de paz como de guerra.

9.1. Marina e Indias: pilares fundamentales en la inspiración ensenadista de la instrucción reservada.

Teniendo presente estos reparos que hacía Ensenada a Arandía, ordenaba el marqués que lo primero que tenía que hacer el gobernador nombrado una vez llegase a la ciudad de México era entregar al virrey una Real Cédula en la que le mandaba que se aplicara junto con el gobernador a tratar los temas que "conduzcan a asegurar en aquellas Islas,

[1039] La instrucción reservada se halla inserta en las minutas de Real Cédula acumuladas en el expediente de su nombramiento, San Lorenzo el Real 14-XI-1752, en Nombramiento de Pedro Manuel Arandía, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1. Hemos tratado este documento en el capítulo V referido a otros temas concernientes a las islas Filipinas y cuyo interés por parte de la Secretaría de Marina e Indias se reflejó a través de esa instrucción reservada.
[1040] Véase el capítulo II.
[1041] Véase el capítulo VI.

la administración de Justicia, y de mi Real Hacienda y las reglas más seguras de continuar el Comercio de ellas, con el Reyno de la Nueva España sin los abusos, excesos y contrabandos que hasta ahora".

Volviendo a los puntos referidos del comercio transpacífico, el buque de los navíos debía ajustarse a la carga autorizada del permiso y, si fuera posible, que la navegación se hiciera por fragatas. Estas se construirían inmediatamente y se excluirían las embarcaciones de aquella navegación que tuvieran un buque desmedido y que excedían el competente del permiso "y principalmente el Galeón últimamente construido de orden del Marqués de Ovando, cuyo desproporcionado buque solo puede ser útil para facilitar los fraudes y los excesos". Si en este caso se refería al galeón *Santísima Trinidad*, como pensamos, hay que decir que su construcción no fue ordenada por Ovando, sino que se inició en el gobierno anterior de fray Juan de Arechederra (1745-1750) en 1748[1042]. La otra información que pudo recibir Ensenada, sobre la posible construcción de un navío por parte de Ovando en el momento de la confección de esa instrucción reservada como para hacer a Arandía esa advertencia, se debió al propio gobernador Ovando quien informó por carta remitida a la vía reservada de cuál era la situación en materia naval de las islas y de qué navíos dependía[1043]. Sin embargo, no mencionaba Ovando el nuevo galeón salido del astillero de Bagatao, sino la decisión tomada en Junta de Hacienda de construir un navío de sesenta cañones.

El tema del buque era una cuestión importante ya que especificaba que bajo la designación de galeón, patache o cualquier otro tipo de embarcación que practicara aquella navegación debía reglarse "al buque proporcionado a la concesión para cortar en la raíz con esta providencia los excesos que no han podido contener cuantos hasta ahora se han aplicado". No era este un problema menor y que se había reproducido a lo largo de las décadas. El buque de los navíos era mucho mayor del que se decía o confesaba y por ello los arqueos muchas veces no se ajustaban a las verdaderas proporciones de los navíos, no declarando un espacio que después era ocupado con mercancías y géneros fuera de registro. A esto se añadía que el espacio que debía destinarse para el propio

[1042] Carta de Juan de Arechederra sobre construcción de galeón en Bagatao, Manila 19-VI-1749, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,153,N.17.
[1043] Copia de carta de 28 de mayo de 1751 del marqués de Ovando dando cuenta de haber resuelto la nueva construcción de un navío de sesenta cañones, en Copias de cartas del gobernador remitidas a la vía, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,154,N.4.

mantenimiento del navío y su tripulación se escatimaba, de ahí la advertencia hecha a Arandía[1044].

Volvamos por un momento al caso del galeón *Santísima Trinidad*. Según el arqueo que se le practicó el año de 1751 para hacer viaje a Nueva España se constató que la carga que podía llevar era de 5.068 piezas y esta cifra se había dado después de que hubieran reservado "el Buque preciso y necesario para la aguada, Lastre, Pañol de pólvora, Caja de Bomba, estiva de Leña que ha de llevar"[1045]. Si la carga estipulada para aquel año fue de 4.000 piezas podemos pensar, cuanto menos, en las dudas que se ofrecen sobre el destino de las 1.000 restantes que se habían dado en el arqueo. Se trataba de un espacio susceptible de ser ocupado fraudulentamente[1046]. De ahí la precisión contenida en la instrucción reservada para que el buque se reglara proporcionadamente a la concesión. Aunque como ya hemos repetido en más de una ocasión la interpretación que se había hecho de los reglamentos era parcial, interesada y a conveniencia según las circunstancias y los aspectos concretos sobre los que se pusiera el foco. Sin ir más lejos, el permiso era por valor de 500.000 pesos y en ningún caso se especificaba o decía que estos se ajustaran a una cantidad de piezas determinada. No obstante, siempre había solicitado el Cabildo secular de Manila y sus compromisarios de comercio la carga en función de un número de piezas en la preparación de los despachos y repartimiento de las boletas.

[1044] "En esta inteligencia os mando dispongáis desde luego que lleguéis que se destinen a esta Carrera las embarcaciones que hubiese proporcionadas a recibir la carga que por Reales Cédulas está permitido sacar de Cavite: regulando con prudente consideración, juicio y dictamen de peritos, el que deba reservarse para aguada, y víveres de su suficiente tripulación, y un moderado número de pasajeros que tal vez ocurrirán en cada ocasión para transportarse en él, y procuraréis que este cómputo se haga con mayor exactitud, y atención a que la aguada, y víveres, pertrechos, y repuestos del Bajel, sean los necesarios, y aun superabundantes a evitar las desgracias, y aflicciones que en muchas ocasiones en que los varios accidentes de temporales, o calmas han hecho más dilatada la navegación, han experimentado los pasajeros y tripulación, habiendo sido muchos de ellos, inocente víctima de la bárbara codicia, con que por aprovechar más buque con la carga y asegurar las ganancias de ella, se ha desatendido aquel objeto, pisando el derecho natural, y la caridad con que debían preferir la conservación, y sustento de los que navegaban en aquellas embarcaciones". Instrucción reservada al gobernador de Filipinas Pedro Manuel de Arandia…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

[1045] Arqueo del galeón Santísima Trinidad, Cavite 29-IV-1751, en Pieza 3ª. Autos preparativos para el repartimiento de las 4.000 piezas para la carga del galeón Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin el año de 1751. Año 1753, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,269,N.1, ff. 166r.-169r.

[1046] En este sentido sí encajarían las palabras hechas sobre el "últimamente construido" cuyo desproporcionado buque solo podía "facilitar los fraudes y los excesos" en caso de referirse al *Santísima Trinidad* y aun así para el año 1751 solo había, supuestamente, un sobrante de una quinta parte de la carga total que era capaz de transportar, la cual podía utilizarse o no para introducciones ilícitas fuera de registro. Esta posibilidad aumentaba en el caso del año 1753, cuando también se había destinado el *Santísima Trinidad* para realizar el viaje a Nueva España con una carga, en aquel entonces, de 2.000 piezas. Si el arqueo hecho no se alejaba del practicado dos años antes, o incluso fuese este el mismo, se habría dado una disposición libre de carga de tres quintas partes, lo que a pesar del empeño que pusieran los gobernadores y demás ministros encargados de evitar introducciones ilícitas resultaría extremadamente difícil, siempre y cuando no estuvieran ellos mismos implicados en el fraude.

En cuanto a los navíos que no fuesen aptos, según estas indicaciones, debía venderlos el gobernador y aplicar su producto a la Real Hacienda si estos hubieran sido comprados por esta o construidos de su cuenta. Si no hubiese compradores estos se destinarían a otro servicio o se procedería a su desguace para aprovechar sus materiales en la fábrica de aquellos que se considerara necesarios "que, se cree, será casi el todo, respecto de que han de ser mucho menores las que nuevamente han de fabricarse"[1047].

Esto pudo observarse con el galeón *Guadalupe*, construido durante el gobierno del marqués de Ovando cuya política naval en el archipiélago se puso en revisión con esa indicación de la instrucción reservada. Ovando miró a Siam[1048] como lugar idóneo para la construcción de los galeones que necesitaran las islas, ya fuese para su comercio como para su defensa. La primera decisión tomada para la construcción de un navío de sesenta cañones mandado hacer en 1751 fue cancelada por los altos costes que conllevó el primer corte de maderas hecho en Palicpilan y por la sospecha de haberse perdido el patache *Nuestra Señora del Pilar* cuyo regreso se esperaba para atender a las urgentes necesidades de las islas. La situación de las embarcaciones grandes en las islas era poco propicia teniendo que habilitar el navío *El Filipino*, que se encontraba abandonado en Cavite, para que hiciera el viaje comercial en 1752.

Ante esta difícil perspectiva y los escasos recursos de las Cajas Reales de Filipinas, pensó Ovando en construirlos en Siam contando para ello con las ventajas que fueron pactadas en el gobierno de Bustamante y Bustillo en 1718. Para llevar a cabo esa actividad propuso la formación de una Compañía por acciones con la que costear el nuevo navío que se esperaba que estuviera listo para hacer el viaje a Acapulco en 1754 por lo que llegaría a las islas el año anterior. Las ventajas que se esperaban de la construcción en Siam parecían claras a la gobernación y capitanía general de Filipinas: no habría aranceles comerciales, los jornales serían más baratos así como las buenas maderas, el plomo y el hierro. El navío proyectado tendría una capacidad de carga de unas 2.500 o 3.000 piezas, ocuparía una posición intermedia entre *El Filipino*, con capacidad para 1.000 piezas y el *Santísima Trinidad* de 4.000. Estas medidas eran el resultado de los arqueos oficiales practicados durante el apresto de los navíos antes de iniciar el viaje comercial, como hemos podido ver en los casos de los dos últimos[1049].

[1047] Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.
[1048] Sobre la relación entre las islas Filipinas y Siam bajo la dominación española véase RODAO, 1997.
[1049] Cuando se aprestó el navío *Filipino* para hacer viaje a Nueva España en 1752 durante su arqueo salieron a relucir dos cifras en cuanto a la carga que podía transportar. Estas eran de 918 piezas y de

El fondo de la Compañía se constituyó en 30.000 pesos, a 300 pesos cada acción. Contaría con unos 100 accionistas, de cualquier condición y estado, de estos podían unirse hasta tres como máximo para interesarse en una misma acción o adquirir hasta diez acciones. De su construcción en Siam se encargarían un comisario, dos constructores, dos maestros de herrerías, dos calafateadores, dos barrenadores y un contramaestre. Los intereses se ingresarían en las cajas de los fondos y obras pías de la Hermandad de la Mesa de la Misericordia y cualquier problema o litigio referente a la Compañía se resolvería ante el gobernador y un tribunal especial constituido a tal fin. Todo el proyecto se imprimió y se hizo público para darlo a conocer entre el vecindario de Manila[1050]. Hay que decir que el galeón *Guadalupe* no tuvo la vida comercial para la que fue ideado.

Según la instrucción reservada, después de atender esos preparativos en la navegación, con el ajuste del buque del navío al permiso concedido, con todos los pertrechos y la mejor defensa posible sin distinciones de paz o guerra, asumiendo siempre cualquier posibilidad de ataque, si "os pareciese más conveniente que la carga se reparta en dos Fragatas, lo dispondréis, y ejecutaréis, respecto a que en este caso se podrán construir más a propósito para armarse en Guerra, y navegar con más defensa, y sin la atención seguida hasta ahora de que sean aptas para recibir más y más carga"[1051]. De nuevo la imbricación entre marina y comercio era muy clara para Ensenada, además de suponer que con la fábrica de ese tipo de embarcación, más inclinada a la guerra que al comercio, como al contrario sucedía con los galeones aunque se armasen, se podía lograr el propósito de reducir y ajustar la carga a las estipulaciones hechas reduciendo cualquier tipo de margen para fraudes y contrabandos, a pesar de lo complejo de su eliminación completa.

En un primer momento Arandía se aplicó a realizar una revisión completa de la política naval practicada por Ovando. En ese sentido podemos decir que intentó cumplir el contenido que el marqués de la Ensenada le especificaba sobre este punto. La construcción del navío *Guadalupe* fue desaprobada por Real Cédula de julio de 1755 así como la Compañía que se había constituido para ello. Ordenaba el rey que toda embarcación se construyera en las islas como se había hecho hasta aquel momento. Arandía quiso informarse de todo lo que había rodeado a la construcción del navío,

---

1.345. Había entre ambas una diferencia notable de más de cuatrocientas piezas. Finalmente la decisión que tomó Ovando fue la de que se embarcaran 1.000 piezas.

[1050] ORTIZ, 1974: 91-94.

[1051] Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

sobre todo en cuanto a los costes de su fábrica. Se llegó a la conclusión de que el navío no era apto para realizar la navegación transpacífica debido a los accidentes en su travesía hasta las islas, causa de su demora por defectos en su composición y mal pilotaje. Se determinó su venta y en pública subasta se remató por solo 10.000 pesos al marqués de Montecastro. El siguiente paso fue deshacer la Compañía y suprimir la junta encargada de las cuestiones de esta[1052].

Dejó constancia de su intervención en este asunto, así como en otros de materia naval, en una carta cifrada fechada en marzo de 1757[1053]. Además de haber puesto punto y final al navío *Guadalupe* "por su buque desproporcionado (pues llega a 1.200 toneladas) como por una construcción peligrosa en esta Navegación por lo plano de la manga" informaba de la situación de navíos con la que contaba en las islas. En aquel momento eran dos los que estaban habilitados para navegar a Acapulco: el *Filipino* y el *Trinidad,* y este segundo con alguna excepción por la necesidad de ser carenado. En el examen que se practicó al galeón se determinó la rebaja de su buque de tres puentes "siguiendo las Reales Instrucciones". Junto a estas mejoras anunciaba la puesta en marcha de la construcción de dos fragatas para lo que se había reconocido el paraje y el maderamen en la provincia de Tayabas como el lugar más conveniente para el establecimiento del astillero. Sobre las fragatas ya había dado cuenta el año anterior Arandía:

> Por lo expuesto no he perdido de vista la necesidad con que está este Continente de que se fabriquen Navíos, que proporcione el sostener su Comercio, y obligada comunicación con la Nueva España para la conducta de los situados, y correspondencia de esos Reynos, que sean del porte de cuarenta, a cincuenta cañones de la cabida de media carga para que si mejorados los tiempos, de hacerla este Comercio entera, sean dos los que viajen, lo propio en tiempo de Guerra (aunque sea a media carga para sus convoyes), y en el de paz mitad de la concedida sea uno, bien que su arqueo haya de tener el tercio más que debe ocupar la Aguada, y provisiones, que precisa un repuesto de siete meses de Navegación, desde este Puerto al de Acapulco, […] con el que también obliga el de las Velas, que por su mala calidad han de ser Tripuladas, así como el de

[1052] *Historia General de Philipinas* de Juan de la Concepción [1788], BDH, tomo XIV, R_033267: 245-246 y 252-253.
[1053] Carta cifrada de Pedro Manuel de Arandía sobre situación de Filipinas, Manila 15-III-1757, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,386,N.22.

> Cables, y Jarcias de forma que según el volumen, y torpe labor de su obra duplica cualquiera de la Igual de las de Europa.[1054]

Por lo expresado por el gobernado se comprende la intención de cumplir con el mandato de Ensenada. Una vez realizado el corte de las maderas era necesario que transcurriera un año para que estuvieran bien preparadas y secas y así llegado 1757 puediera "ponerse la Quilla en obra, siendo preciso precaver aquella costa con un Fuerte provincial, y Tropa por ser su descampado"[1055]. No obstante, en la carta cifrada remitida ese año no decía el gobernador que se hubieran logrado esos supuestos avances más allá del reconocimiento de la provincia de Tayabas como lugar adecuado para la construcción de las fragatas. Esto pudo deberse al importante condicionante que mencionaba en su carta anterior de 1756 ya que no contaba con un constructor experimentado. El único que había fue a Siam "y por sus conocidos hierros" en la fábrica del *Guadalupe* daba a entender que su aportación quedaba descartada. Manuel Correa fue el que le acompañó en su viaje a las islas pero "ha enfermado en tal grado que le considero no haberlo, y ando solicitando quien lo dirija en esta urgencia". Por tanto, se topaba el gobernador con una dificultad importante, la falta de especialistas para dirigir la construcción naval del archipiélago, la de los buques de mayor porte e importancia para la actividad defensiva y comercial de las islas y para los que se habían dado indicaciones precisas. A estos contratiempos se sumó la muerte en México del capitán de fragata Francisco Zarauz quien iba a ocuparse "de la Marina en este Distrito"[1056].

Sobre esta última parte nada más podemos saber por el momento, pero no consta que durante su gobierno se llegaran a construir las fragatas proyectadas, posiblemente debida a esa falta de especialistas que no pudo compensarse, por lo que la parte principal correspondiente a los instrumentos de la navegación que puntualizó Ensenada en la instrucción reservada no llegó a realizarse. La Carrera de Acapulco solo fue asistida por los navíos habilitados durante el gobierno anterior de Ovando e, incluso, con déficit si atendemos a la suspensión del navío *Guadalupe*. Aunque podemos pensar que parte de esta desaprobación se debiera a la forma a través de la cual fue construido y a las cláusulas de la Compañía[1057].

[1054] Carta de Pedro Manuel Arandía, gobernador de Filipinas, sobre establecer astillero, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,386,N.15.
[1055] Ibídem.
[1056] Ibídem.
[1057] Véase más adelante.

No podemos olvidar que durante la primera década del siglo XVIII, el tonelaje de los navíos de la Carrera del Pacífico también fue un tema de gran importancia a la hora de tomar decisiones sobre la mejor forma que se podía dar a aquel comercio. Sobre la revisión que se hizo por la Junta de Restablecimiento del Comercio en el año 1706[1058] del Reglamento que se había hecho en agosto del año 1702 para el comercio de las islas Filipinas con Nueva España, se propuso en una de las consultas promovidas que la construcción de los navíos se hiciera en Nueva España bajo la estricta observación de los intereses reales y no superando cada uno, dos en total, las trescientas toneladas. No sabemos hasta qué punto esto pudo inspirar parte del contenido de la instrucción reservada pero su parecido no era un cálculo extraño, lo que nos puede ayudar a entender, por otro lado, que Ensenada dedicara bastante tiempo a tratar la mejor forma de ajustar la Carrera del Pacífico a la planta del Reglamento del año 1734 y que no fuera una excepción por parte del secretario de Marina e Indias la consulta de los antecedentes que sobre este asunto se produjeron y que aún se guardarían en las secretarias del Consejo de Indias y otros archivos con materiales indianos.

Sí podemos concluir que la revisión sobre el tonelaje de los navíos se aplicó hasta cierto punto. En el caso del *Guadalupe*, se estimó directamente excesivo por sus 1.200 toneladas y fue descartado para la navegación transpacífica. El galeón *Trinidad* fue reformado para rebajar su buque pero tampoco ofreció Arandía datos concretos sobre el peso de esa reducción. No obstante, por otro testimonio proporcionado por el fiscal Merino de Ribera sabemos que esta fue bastante drástica "de temibles perjudiciales consecuencias segun el thenor de la Carta del Castellano y Superintendente"[1059]. Por lo que daba a entender el fiscal, la idea del gobernador parecía más una imposición que una medida consensuada con técnicos y peritos y esta se basaba en reducir el galeón, el más grande con el que contaban las islas, a una fragata. Pasaría de portar sesenta y seis cañones a treinta. Atendiendo a este número podemos pensar que la transformación de la embarcación sería considerable y no sabemos si pudo completarse con éxito.

En cualquier caso, solo con la suspensión del *Guadalupe* ya se habían eliminado de la Carrera del Pacífico un gran número de toneladas de transporte y, si la reducción del *Trinidad* iba por el camino expresado por el fiscal, podemos pensar que su buque pasaría a ser la mitad del que tuviera. Hablamos de números oficiales reconocidos ya

[1058] Véase el capítulo VI.
[1059] Carta de José Joaquín Merino de Ribera sobre retraso de su viaje, Manila 12-VII-1757, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,184,N.9.

que no era extraño que los arqueos se hicieran como una estimación a la baja, ocultando el tonelaje real de los navíos. Este era solo un punto sobre el que actuar como bien reconoció Ensenada en la instrucción reservada.

9.2. Acapulco: segunda cabecera de la Carrera del Pacífico y el control férreo propuesto por Ensenada.

Según la instrucción reservada, una vez emprendiera el gobernador esas acciones debía publicar por todas las islas la resolución real que precisaba al Comercio a no cargar ni remitir a Nueva España más géneros y frutos que los permitidos según su calidad y cantidad con la finalidad de limitar el buque de la embarcación. Al mismo tiempo, en el otro punto de la ruta se ordenaba al virrey de Nueva España que, inmediatamente después de la llegada del navío, se procediera a su descarga y almacenaje. Si fueran hallados excedentes "con diferencia notable" la embarcación sería detenida en Acapulco y los gastos de su conservación correrían a cargo de los cargadores de Filipinas y no permitiría su salida hasta recibir una Orden Real y añadía que fuese comisado todo el exceso de carga "que se hallare de la concedida, y permitida por mí, repartiendo el comercio en todas las especies de géneros, y frutos sin excepción, y sin detenerse en la pertenencia a sujetos más o menos privilegiados; pues esta pena quiero caiga sobre el común de aquel Comercio" [1060]. Sin duda, el cerco que se quería poner sobre el comercio transpacífico desde la Secretaría de Marina e Indias era mayor que la observancia laxa que se había dado tanto por parte de los comerciantes de uno y otro lado del Pacífico como de las autoridades indianas respectivas. Especialmente, focalizando sobre los comerciantes de Manila el cumplimiento de las órdenes que se daban a Arandía, como únicos responsables también de lo que pudiera suceder o se descubriera en Acapulco.

El hecho de que fuera necesaria la confirmación real para reanudar la navegación era un importante impedimento a tener en cuenta, ya que cualquier dilación en el ciclo anual del galeón retrasaría la llegada de la plata necesaria para activar el circuito, debilitando los emprendimientos comerciales del ciclo siguiente o incluso imposibilitando el despacho del galeón, o fragatas si llegaban a aplicarse las instrucciones. Había sido común en los reglamentos anteriores que se verificara la carga

[1060] Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

del galeón por los oficiales reales de Acapulco antes de su descarga y se contrastara con el libro de sobordo. Aunque esto, en la práctica, no ofrecía muchas garantías porque, cuando los mismos oficiales no estaban implicados en el fraude para ocultarlo, lo disimulaban de otra forma.

Sin embargo, es posible que, consciente Ensenada de la inserción de los oficiales reales y el castellano de Acapulco en los entresijos del comercio real del Galeón, previniera de eso al virrey concediéndole órdenes precisas y que este pudiera disponer de las "personas prácticas que destine, y enviare arquee, y mida rigurosamente la embarcación, y computando su buque con la carga permitida por el Reglamento, y mis Reales Cédulas"[1061]. Podemos entender que esas personas prácticas no serían precisamente los servidores reales de Acapulco, sino que el encargo de esa comisión recaería cuidadosamente sobre otros sujetos y, en ese caso, sería posible achacar al virrey más directamente cualquier perjuicio que se descubriera derivado de esa acción de inspección y contraste con la información proveída desde Manila.

Aun así pedía Ensenada y el rey en las instrucciones a Arandía que fuera responsabilidad de este dar información puntual al virrey de lo practicado en Filipinas "con nota clara, e individual de la parte de buque que se hubiese aplicado para carga de Comercio, para víveres, aguada, repuestos, y pertrechos, municiones, y armamentos, a fin que se confronte rigurosamente"[1062]. En cuanto a la responsabilidad que debía recaer sobre el común de los comerciantes de Manila especificaba que antes de proceder a la venta del permiso se reconocería la carga previamente almacenada y las que no estuvieran comprendidas dentro de esta se quemarían y cargarían los gastos y costes sobre el producto de la venta de las permitidas. El procedimiento seguido con el decomiso era su venta y la incorporación de su producto a la Real Hacienda, lo cual no podía dejar de ser una forma de amaño y cierta preparación ya que mantenía la posibilidad de dar salida a las mercancías o géneros, pero de esta forma se pretendía cortar el exceso de carga, sin posibilidad de que acabara llegando a otros mercados del Virreinato.

Curiosamente, en la comprobación del buque se refiere primero al exceso de carga y después al permiso almacenado especificando, en este segundo lugar, "las que no sean comprehendidas en la permisión". Podemos pensar que la primera parte se refería al incumplimiento por cantidad y la segunda es posible que se aplicara sobre el

[1061] Ibídem.
[1062] Ibídem.

valor del permiso porque especificaba que "si en las clases que estén limitadas, o prefinidas en el Reglamento, excediesen de aquella cantidad" debía comisarse todo el exceso "para evitar el fraude introducido hasta ahora de remitir mayor cantidad de las especies de géneros de más valor y menos en los de menor estimación". También es verdad que podría tratarse de un doble filtro como medida de mayor precaución, pero la última frase apunta al tema de las facturas juradas que se hacían en Manila y que escondían el valor real de las mercancías que llegaban a Acapulco. Además, en todo este proceso, Ensenada reconocía que quería la asistencia o intervención de uno o varios diputados o apoderados del "Comercio de España", al que en su debido momento daría aviso y órdenes necesarias para su nombramiento y que se encuentren presentes siempre en el Virreinato de Nueva España[1063].

Este punto es llamativo, porque precisamente no había un grupo o corporación que realmente quisiera llevar a cabo una estrecha observancia del comercio transpacífico como el Consulado de cargadores a Indias de Cádiz, como principales representantes del comercio peninsular con América. Por tanto, se trataría de un doble interés institucional y mercantil en el cumplimiento de estas órdenes reservadas y con el refuerzo de una vigilancia extra que miraría por unos intereses que, en caso de no observarse, irían en su perjuicio como así lo habían denunciado con insistencia durante la primera mitad del siglo XVIII. No podemos perder de vista el comentario hecho más arriba sobre el contexto de negociación comercial a escala ultramarina para toda la Monarquía que se había producido con inmediación a la redacción de esta instrucción reservada al gobernador Arandía, y que podemos pensar que tendría su culminación en estas por lo que respectaba a la Carrera del Pacífico. Es posible que esta fuera una concesión hecha por Ensenada a los comerciantes peninsulares a cambio de otras medidas que pudieran interesar más al secretario de Marina e Indias, como podía ser el mantenimiento de los registros sueltos como fórmula comercial en el Atlántico, aliviando en cierta medida las presiones para el retorno al sistema tradicional de flotas y galeones.

Dentro de ese contexto inmediato, no podemos pasar por alto la denuncia que hicieron los apoderados del comercio peninsular en México, en 1748, sobre los fraudes y perjuicios que se cometían en el comercio del galeón. Entre estos no olvidaron mencionar los que afectaban, o mejor dicho, involucraban a los oficiales reales de

[1063] Ibídem.

Acapulco quienes estaban interesados en un 10% del valor de la introducción, porcentaje que hemos tenido ocasión de observar en algunas permisiones de plata autorizadas por los virreyes[1064]. Los virreyes y gobernadores poco podían hacer, aun cuando no estaban ellos mismos también interesados, ya que tanto los comerciantes como los factores y los mismos oficiales reales eran los únicos que podían delatar las irregularidades[1065], y aun así esto no implicaba que se pudiera actuar de forma contundente o completa. Otro punto que procuraban enmascarar o del que solo daban cuenta a medias los oficiales reales, los comerciantes y los factores era la información sobre los caudales que se enviaban desde diferentes partes de Nueva España a Acapulco para la celebración de la feria. Estos procuraban cubrirse las espaldas dando cuenta al virrey de los que procedían de México y de Puebla, pero no mencionaban nada de los que llegaban de Guatemala, Oaxaca, Nuevo Reino de León, Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Sonora. Esto era posible porque estos últimos no eran tan abundantes como los que partían desde la capital del Virreinato. Y porque su transporte se hacía por recuas de mulas separadas, aunque sumados podían igualar o incluso superar a los enviados desde las dos primeras ciudades[1066].

Junto a este memorial, elevado al rey a través del Consulado de Cádiz, es posible que fuera acompañándolo otro en el que se describía un proyecto, con la misma fecha de 1748, para la reforma del sistema del Galeón de Manila. Lo primero a lo que apuntaban era a la aplicación del modelo de construcción de navíos que se practicaba en Europa y que la quilla del galeón no excediera de cincuenta codos[1067]. En el caso del galeón *Santísima Trinidad* contaba este con sesenta y seis codos de quilla[1068].

La carga debía reducirse a 2.000 fardos sobre la que se hacía el desglose siguiente[1069]:

[1064] Véase la tabla inserta del Tribunal de Cuentas de México del capítulo VII.
[1065] ORTIZ, 1974: 127-128.
[1066] Ibídem: 128.
[1067] Ibídem: 136.
[1068] Testimonio del presente estado del galeón Santísima Trinidad que se está construyendo en Bagatao, Manila 19-VI-1749, en Carta de Juan de Arechederra sobre construcción de galeón en Bagatao, Manila 19-VI-1749, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,153,N.17, f. 2r.
[1069] ORTIZ, 1974: 136-137.

Cuadro 8. Propuesta de reforma del Galeón de Manila (1748).

	Carga	Medida fardo (total)	Valor del permiso	Valor del retorno en plata	Retorno en otros géneros de Nueva España
	2.000 piezas	25 palmos (50.000 palmos)	500.000 pesos	1.500.000 pesos	Añil, grana, etc.
Derechos en Manila			4 pesos por cada palmo por fletes y averías		
Derechos en Acapulco			6 pesos por cada palmo por palmeo y alcabala	9% (en concepto de derechos reales) y 2% por flete	pagarían lo estipulado por el Proyecto de flotas y galeones del año 1720

Fuente: elaboración propia a partir de ORTIZ DE LA TABLA, 1976, pp. 136-137.

Según esta propuesta, el beneficio total para la Real Hacienda sería el siguiente: 200.000 pesos por los 50.000 palmos; 100.000 pesos por los derechos de palmeo y alcabala; por indulto y flete de la plata 165.000 pesos, lo que daría un total de 465.000 pesos, una cantidad nada desdeñable si la comparamos con los apenas 160.000 que contribuía y que se destinaban a cubrir los costes que ocasionaba, incluyendo su fábrica que asumía la Real Hacienda[1070].

No podemos confirmar que esa denuncia hecha por parte del Comercio peninsular pasara por manos de Ensenada, pero si por lo que nos da a entender tanto su contenido como el que fue incluido en la instrucción reservada parece que las medidas que se querían aplicar estaban siendo observadas, en parte, en los términos de esa denuncia, influyendo además el contexto de rearticulación de los diferentes espacios comerciales de la Monarquía que se estaba dando desde el fin de la guerra en 1748.

Como hemos apuntado más arriba, inspiraban al marqués de la Ensenada medidas de carácter restrictivo, no con el fin de reducir el comercio por debajo del permiso de los 500.000 pesos, sino procurando que este se ajustara en sus términos reales a los oficiales. Así, algunas de las partes que hemos comentado no pueden dejar de vincularse de alguna manera con la primera etapa del comercio transpacífico en cuanto a su reformulación y debate. De ello, lo que nos interesa destacar es la relación que pudo guardar la directriz ensenadista para la Carrera del Pacífico, como parte de ese proceso

[1070] Ibídem: 137-138.

de definición de una política para Indias, con el contexto más amplio en el que las ideas se revisaban y reordenaban teniendo presente los materiales acumulados durante los periodos de intensa actividad, de discusión y de elaboración. Sobre el nombramiento de ese delegado del que se hacía mención en la instrucción reservada, así como los que se permitiría al virrey en caso de duda por la labor del castellano y oficiales reales de Acapulco hay que decir que ya fue expresada esta medida entre 1702 y 1706. Aparecía tanto en el informe que remitieron Manuel García Bustamante y Martín de Solís para la redacción del Reglamento de agosto de 1702, donde precisaban que el virrey podría mandar a Acapulco un ministro de su entera confianza para el cumplimiento de las normas de comercio, medida que fue descartada por el Consejo de Indias, como en la consulta que posteriormente se hizo a instancias de la Real Junta de Restablecimiento del Comercio, precisando en una de sus observaciones el nombramiento de un juez con facultades privativas para su acatamiento[1071].

No podían faltar en estas instrucciones, en la parte dedicada al comercio transpacífico, un recordatorio hacia la Junta de Repartimiento y lo que podía entenderse como un refuerzo del contenido de la Real Cédula del año 1751, aunque es cierto que se apuntaba a la conservación[1072]. Ahora bien, a pesar de la apariencia que esta orden pudiera tener de restablecimiento de los capítulos concretos del Reglamento de 1734 que se refirieran a la Real Junta de Repartimiento y sus funciones, en ningún caso se derogaba expresamente la Real Cédula de 1 de septiembre de 1751. Podemos pensar que más bien se precisaba todavía más su contenido por cuanto el gobernador debía guardar las formas y el fondo que esta tuviera pero se le otorgaban amplios poderes de castigo como eran "arbitrarias penas" por lo que no le supondría una gran dificultad hacerse con el control de la supervisión de la Junta de Repartimiento ya que su participación en esta para presidirla no se quedaría meramente en un acto presencial.

[1071] Véase el capítulo VI.

[1072] "En la Junta que por Real Cédula expedida por el Rey mi Señor Padre (que Santa Gloria halla) en 8 de Abril de 1734, se mandó formar, y debe componerse de los Ministros que en ella se señalan, y habéis de presidir como gobernador de aquellas Islas, para el repartimiento de las boletas que han de componer la carga del Galeón, cuidaréis muy exacta, y eficazmente de que no se reparta boleta alguna a otras personas que las prevenidas en la citada Cédula, celando que directa, ni indirectamente, ni con pretexto alguno se mezcle, ni comercie Ministro, ni eclesiástico seculares, o regulares, ni forasteros de las Islas, haciendo observar lo que en este punto previene la misma Cédula, e imponiendo a los contraventores, además de comisar cuanto se hallare con este vicio, aquellas arbitrarias penas, que os pareciesen conformes, y adecuadas a contener este desorden, que se cree es el origen del aumento de carga de los Bajeles, de los fraudes que se cometen, de los caudales que se extraen de Nueva España, del perjuicio de mi Real Hacienda, y del irreparable daño que resulta al Comercio de España; cuyos tan recomendables respectos deben llamar vuestra atención a la más celosa vigilancia en punto tan grave". Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.

Aunque pudiera pensarse que el gobernador sometiera al resto de miembros con la amenaza de las penas para apropiarse del repartimiento pese a que guardara las formas, esto no sería tarea fácil y menos cuando en el recuerdo todavía se hallaba presente lo sucedido con el gobernador Bustamante y Bustillo.

9.3. El tamiz novohispano de la instrucción reservada: la colaboración del virrey Revillagigedo en las órdenes del gobernador Pedro Manuel de Arandía.

Cuando el gobernador Arandía llegó a Nueva España no perdió tiempo en reunirse con el virrey Francisco Güemes y Horcasitas, conde de Revillagigedo. Esta diligencia no solo la conocemos por parte de Arandía, quien informó al marqués de la Ensenada[1073] sobre el primer encargo que se le hizo en la instrucción reservada como era tratar con el virrey los temas contenidos en esta, sino que lo mismo hizo Revillagigedo, comunicando a Ensenada el encuentro con el gobernador[1074]. Podemos pensar que no envidiaba la tarea que tenía por delante el gobernador al que reconocía su capacidad y los esfuerzos que había hecho por prepararle en las cuestiones que le afectaban[1075].

Decía Revillagigedo que, vistas las órdenes reales que llevaba Arandía, le había manifestado los inconvenientes que le habían parecido para su ejecución para que con esa prevención, actuara el gobernador con más cuidado donde pudiera haber mayores inconvenientes para que, llegando al fondo de lo que se le encargaba, no se ajustara férreamente "a los medios que se la han prescrito, si como me persuado la experiencia le hace conocer que hay otros más proporcionados, y más seguros, y que no podrán menos

[1073] Carta de Pedro Manuel de Arandía al marqués de la Ensenada sobre la entrega de pliegos al virrey, conde de Revillagigedo, para tratar sobre el estado de las islas Filipinas, México 6-X-1753, en Carta de Pedro Manuel de Arandía sobre temas tratados con Revillagigedo, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,386,N.6.

[1074] Carta del virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, al marqués de la Ensenada sobre el tratamiento de los temas con Filipinas y lo que ha ejecutado al respecto, México 4-X-1753, en Carta de Pedro Manuel de Arandía sobre temas tratados con Revillagigedo, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,386,N.6.

[1075] "Enterado del Real Orden de V.M. y en su obedecimiento, desde el día que llegó a esta Ciudad dn. Pedro de Arandía hasta el presente; he tratado con él, comunicándole cuantas noticias he podido recoger de las Islas Philipinas, su Gobierno, navegación y Comercio, y haciéndole ver varios papeles que aquí me han dado e informes que he pedido a sujetos que han residido en aquellas Islas, y han frecuentado su Comercio, exponiéndole sobre todo mi dictamen, y las reflexiones que he podido hacer, principalmente sobre los desórdenes que concibo principalmente en la administración de la Real Hacienda en el Comercio con este Reyno, y en las cosas de Guerra; persuadiéndome justamente por el talento que he reconocido en este oficial General, su honor, rectitud, y buenas costumbres, hará de las expresadas noticias un uso conveniente sin embargo de que ya conoce que tiene una selva muy espesa que desmontar, y muchas dificultades que vencer, por ser males, y abusos muy envejecidos los que padecen aquellas Islas como es natural que suceda en Países tan remotos, y distantes de V.M. y de la observación de sus Ministros". Ibídem.

que ser de la aprobación de V.M.". Por último, añadía Revillagigedo en esta información a Ensenada que hasta la llegada del galeón y el embarque del gobernador, todavía tenía tiempo para tratar con Arandía los asuntos correspondientes a las islas Filipinas, para madurar "y digerir estas ideas", y cuando fuera pertinente enviar al rey información precisa de todo lo que se hiciera en virtud de la Real Cédula que se había dado al gobernador "para que contemplándola con las antecedentes que dieron motivo a los Reales Órdenes que se le han confiado, pueda V.M. hacer juicio de lo que sea más conveniente a su Real servicio" [1076].

No tenemos constancia de esa noticia individual sobre lo tratado con el gobernador Arandía y lo que más nos interesa en este caso, el comercio transpacífico. Pero posiblemente la intención del virrey fuera encaminada a minimizar, por lo que respecta al tema que estamos tratando, las reales órdenes dadas a Arandía y el impacto que pudieran tener en el cuerpo mercantil de la capital novohispana, por ser este gran interesado en la feria de Acapulco. También por lo que estas podían suponer en cuanto al comercio efectuado entre el Virreinato y las islas y que por su aplicación se contara en una de sus terminales, la novohispana, con la presencia de uno o varios apoderados del comercio peninsular en calidad de supervisores. Esto además limitaría la acción de los virreyes también en lo que significaba su intervención en el sistema comercial del Galeón pues habría unos informantes más para la Corona, además de los tradicionales del Virreinato que, seguramente, serían los más interesados en que se guardaran esas instrucciones que se habían proveído a Arandía. No era extraño, como sabemos por otros casos, que los virreyes interviniesen en el comercio del Galeón al margen de lo que les tocaba en función de las leyes y reglamentos como en la concesión de permisiones de plata elevadas fuera del producto de la venta y los situados y limosnas.

En relación a esto, fue en el Virreinato novohispano donde Arandía tuvo la primera toma de contacto con el comercio transpacífico y también donde obtuvo las primeras noticias del mismo por parte de los interesados directos en dicho comercio. Según el relato de fray Juan de la Concepción (1724-1786) la situación del comercio manilense era desastrosa y fue en México donde el gobernador tomó conciencia de esa situación:

> Pareció increíble al Señor Arandía la decadencia que en México le ponderaron de este comercio, cotejada con las grandes medras e inmensa carga de mercaderías que se

[1076] Ibídem.

> preconizaba tanto en la Corte, y en Cádiz; pero llegando a Acapulco, vio y reconoció aún no tenían las noticias la solidez que le podía ministrar la realidad; porque como llegaban a México por el conducto de mercaderes, aunque el Philipino vendiese en Acapulco por el mismo precio que compró en Cantón, siempre le parece al Mexicano que compró caro, aunque no halle en su venta correspondiente ganancia: y si a México llegan tan desfiguradas las noticias, no admira lleguen tan simuladas a mayor distancia; pues pasan por el medio de los mercaderes de Cádiz, que quieren cargar a este comercio el atraso en sus malas ferias, sin reflejar, que la inconsiderada abundancia de ropas que ellos introducen, hace bajar el precio a unas y a otras.[1077]

Pero fue en Acapulco donde se hizo más precisa la situación de control que sobre el comercio transpacífico ejercían los mercaderes novohispanos, quienes actuando como grandes compradores no dejaban alternativa a los factores y comisionados manileños, provocando grandes consecuencias económicas en la capital de las islas:

> […] pero sobre todo, cuando acabó de formar juicio cierto de la imposibilidad de proseguir este comercio sobre el presente sistema, fue a pocos meses de llegado a esta Capital, viendo tantas ejecuciones, prisiones, y cesiones de bienes sobre la paga del dinero que habían llevado a riesgo de mar; porque en la nao antecedente habían perdido generalmente un veinte por ciento; y en la que le condujo escasamente sacaron los principales, a excepción de algunos pocos que por la casualidad en la elección de géneros adelantaron a un quince: de suerte que, solamente a las obras Pías se les debían más de trescientos mil pesos, pues solo a la casa de la Misericordia se estaban debiendo de riesgos vencidos ciento cuarenta y siete mil pesos, con poca o ninguna esperanza de recaudar cosa considerable.[1078]

Respecto al margen de beneficio que se había estipulado en el Reglamento de abril de 1734 sobre un máximo del 100% líquido, decía Arandía que este apenas se había conseguido en dos o tres ocasiones y según los libros de la Misericordia en la mayoría de los años no podía cobrar el dinero dado a riesgo con un 40% de premio. Pero lo más destacable era la subida de precios de las mercaderías orientales en la década de 1750 lo que reducía su tradicional ventaja sobre el comercio atlántico[1079]. Era cierto que muchos

[1077] *Historia General de Philipinas* …, tomo XIV, R_033267: 190-191.
[1078] Ibídem: 191-192.
[1079] "[…] porque los tejidos y listonería valen hoy al mismo precio en Cantón, que valen los de Europa en México, no siendo de tan buena calidad, la ropa pintada viene de la Costa a precios subidos por haberse

navíos habían retornado a las islas con más del millón de pesos permitido pero también el valor de la carga con el que habían partido era próximo al millón de pesos, vulnerando la marca oficial del registro de 500.000 pesos[1080].

Así, en cuanto el gobernador Arandía pudo completar la información sobre lo que había visto y oído en Nueva España, con la recopilación que de esta hiciera en las islas, no tardó en hacer una propuesta sobre el comercio de Manila al monarca. En julio de 1755 planteó que se concediera el retorno de 1.500.000 pesos desde Acapulco sobre lo que se cargare en la capital del archipiélago como medida con la que paliar los atrasos que se padecían en el sector comercial isleño sin incluir una nueva contribución por ello, sino manteniendo el pago de los derechos reales que hasta ese momento se satisfacían a la Real Hacienda. Estos perjuicios estaban ocasionados fundamentalmente por la subida de precios de los géneros con los que se comerciaba en aquellos dominios para el intercambio transpacífico "que desde el tiempo, que ha mediado lo concedido hasta el presente". Con esta expresión no sabemos si el gobernador se refería a los primeros tiempos en los que se regularizó el sistema del Galeón o al último Reglamento concedido en 1734. El impacto era importante ya que habían subido "de su primer estado a más de dos tercios […] y así lo demás con motivo del general concurso de las naciones de Europa a los Puertos de la China a causa porque a oposición de los conseguimientos se han ido elevando"[1081]. En ese caso podemos pensar que se trataba del período de tiempo transcurrido entre 1734 y 1755, ya que el contraste sería más acentuado y la repercusión de ese aumento de precios sería mayor que si se tratara de un ascenso paulatino secular.

---

arruinado las fábricas con la continua guerra de Ingleses, y Franceses en auxilio de los Malabares, y los elefantes que eran los que componían la mayor carga de este galeón, ya habían cesado de venir; porque la corxa que se compraba aquí por sesenta pesos, en el día valía noventa en Vengala: y los pocos que se tejían los sacaban los navíos europeos para el comercio del Seno Arábigo, y costas de África: las mantas lanquines, y lanillas de China nadie se atrevía a cargarlas; porque ya habían hallado equivalente más barato en los géneros de Europa: la seda en rama que mantenía muchas pobres familias en Nueva España con su beneficio en tejidos, y bordados, ya tenía poca estimación; porque valiendo muy baratos los tejidos de Europa, no podían costear los suyos: además de que, con el concurso de tanto navío europeo al comercio de China había subido el precio de las sedas, y de otras cosas, tanto, que llegaron a venderse los abanicos en Cantón a cuatro pesos en este año; causando este daño veinte y siete navíos europeos que concurrieron en aquel puerto.", Ibídem: 194-195.

[1080] Ibídem: 195-196.

[1081] Carta de Pedro Manuel de Arandia, gobernador de Filipinas, a Julián de Arriaga con certificación del gasto anual de la real Hacienda en Filipinas con distinción de clases, Manila 24-VII-1757, en Expediente sobre gasto de las cajas reales, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,162,N.1.

Unos años después, Arandía matizó su propuesta en cuanto a la compensación a la Real Hacienda por el aumento de salida de plata de las Indias[1082]. Esto nos recuerda la proximidad de este planteamiento con el que se hizo en tiempos de Ovando sobre el aumento de los retornos en los que se insistía en los atrasos padecidos en las islas y que tenían en el reconocimiento del aumento del volumen del comercio su solución. La única diferencia que podemos señalar era la cantidad: en el caso de Arandía la petición era precisa, de un aumento de 500.000 pesos. En el último año del gobierno de Ovando, en 1754, esta se había hecho sin atender a una cantidad fija sobre el aumento del retorno permitido de 1.000.000 de pesos.

Se dirigió al virrey una minuta de Real Cédula, con la misma fecha de 14 de noviembre que se había dado a la instrucción reservada, y que se refería concretamente a aquellos puntos que se contenían en esta sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España y que compelían al virrey para su cumplimiento[1083]. La llegada de Arandía a las islas no se produjo hasta el año de 1754, sin embargo el galeón que tenía que partir ese año desde Filipinas había sido el último despachado por el gobernador saliente, el marqués de Ovando. Por lo tanto, no sería hasta el viaje del año 1755 cuando debieran observarse o aplicarse por parte del gobernador y del virrey las disposiciones contenidas en la instrucción reservada. Sin embargo, hubo más cambios. Ese mismo año de 1755 Revillagigedo dejó su puesto como virrey de Nueva España siendo sustituido por el marqués de las Amarillas, quien se encargaría de despachar el navío para su tornaviaje en 1756. Tampoco, podemos olvidar que el principal valedor del gobernador Arandía y quien había firmado su instrucción reservada, Ensenada, había sido apartado del poder en el verano de 1754, pero esta noticia tardaría algo más en ser conocida en Filipinas.

Con la instrucción reservada en su poder y desde que puso pie en Nueva España, el gobernador nombrado empezó a actuar con la mira puesta en el archipiélago y a recopilar información sobre su destino. A los temas que se le encargaban se unió uno derivado del comercio del Galeón que no fue incluido en las directrices que le había dado Ensenada, pero que se relacionaba con el trato que mantuvieron tanto

[1082] "Por lo que atento a mi primer citada como por lo que en esta hago a V.E. presente sería de parecer, que concediendo el Rey a este Comercio el libre retorno de su carga en dinero pagando el diez por ciento del permiso y por lo restante un ocho, atento a que con este beneficio no tuviera fraude la Real Hacienda en Acapulco por el tiempo a lo menos en que duran las urgencias de estas Islas habíase de sacar el equivalente para mantener sus obligaciones sin gravamen en mucha parte de las Reales Cajas de Nueva España.". Ibídem.

[1083] Minuta de Real Cédula al virrey de Nueva España para evitar el desorden experimentado en el despacho del galeón de Manila, San Lorenzo el Real, 14-XI-1752, en Carta de Pedro Manuel de Arandía sobre temas tratados con Revillagigedo, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,386,N.6.

Revillagigedo como Arandía sobre Filipinas. Cuando el galeón *Santísima Trinidad* fue despachado a Acapulco el año de 1753 llevaba entre la correspondencia una carta del fiscal de la Real Audiencia de Manila, José Joaquín Merino de Ribera, advirtiendo al virrey de las introducciones ilícitas que se habían hecho en el navío durante el trayecto que había realizado desde Cavite hasta San Jacinto[1084]. Decía verse imposibilitado para impedir estos desórdenes y pedía que para su remedio el virrey diera cuenta de lo transmitido al monarca sugiriendo que para el remedio de esos excesos "mandase establecer la salida de los Navíos, y la Maestranza en el Puerto de Lampon, situado al norte de la contra-costa de la provincia de Camarines"[1085].

Lo importante de la información dada por el fiscal fue el proceso que desencadenó en el Virreinato. La carta pasó a manos del fiscal de la Real Audiencia de México quien consideró su contenido de "suma gravedad" pero que no se hallaba con los conocimientos necesarios para evaluarla, solicitando que el virrey obtuviera esta de personas más prácticas para poder informar al rey. Esta noticia llegó a la Corte como podemos comprobar al mencionarse en la consulta del Consejo de Indias la carta del fiscal, pero fue la medida del virrey lo que en este caso más nos interesa. Revillagigedo entregó una copia de la carta del fiscal al gobernador nombrado Arandía, quien se hallaba en la capital novohispana en aquel momento, "para que a su llegada a Manila se instruyese sobre el particular del paraje donde se pedía el establecimiento de la salida de los Navíos, y que de hecho informase derechamente a S.M. lo que tuviese por conveniente a su Real servicio". En el expediente se dice que no constaban más diligencias por parte del virrey sobre este asunto más allá de pasar la responsabilidad a Arandía[1086]. De esta forma se hacía un añadido a las disposiciones que portaba Arandía hechas por Ensenada sobre el sistema del Galeón. Nada se había mencionado sobre el cambio del puerto, pero se trataba de una cuestión fundamental en el funcionamiento oficioso de la Carrera del Pacífico.

Sin embargo, si el proceder del virrey tuvo su límite, correspondía a Arandía proseguirlo una vez pusiera pie en Manila. Unos años después de que este tomara las riendas del gobierno del archipiélago procedió al cometido del que se le hizo encargo

[1084] Puerto que se encontraba en la isla de Ticao, en la ruta que seguían los galeones desde Cavite hasta el embocadero de San Bernardino.
[1085] Consulta sobre comiso en el galeón La Santísima Trinidad, Madrid 16-I-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.1.
[1086] Apuntamiento de Diego Martín Zalón del expediente sobre la aprobación del comiso, Madrid 27-IX-1755, en Consulta sobre comiso en el galeón La Santísima Trinidad, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.1.

sobre el cambio de puerto en la cabecera isleña para el comercio transpacífico. Arandía, a pesar de estar informado sobre la cuestión desde su llegada a Nueva España el impulso de la actuación del gobernador no se evidenció hasta que fue expedida la Real Cédula de 29 de febrero de 1756 por la que el rey le pedía que informara sobre la conveniencia del cambio de puerto. Es posible que el gobernador no procediera con tanta diligencia por tratarse de un tema que no estaba incluido en la instrucción reservada que se le había proporcionado y por eso se demoró hasta tener una orden concreta por parte del rey. Sin embargo, sería este un aspecto sumamente complejo y de muchas implicaciones como para que el gobernador lo tomara a la ligera o imprimiera a sus decisiones demasiada rapidez, o que tratara de hacer valer la autoridad suprema que se le confería en un asunto que no aparecía especificado o descrito en la instrucción reservada.

Dos años después Arandía dio respuesta a la Real Cédula. Este recogió opiniones tanto a favor como en contra de la propuesta del fiscal Merino. Finalizaba su misiva negando la validez del cambio de puerto apoyándose en que la actitud de denuncia del fiscal no había valorado en profundidad la utilidad o no de su sugerencia, sino que simplemente se había servido de esta para respaldar la denuncia que había hecho sobre el comercio ilícito y que hizo recaer, según Arandía, sobre el gobernador Ovando[1087]. El transfondo de este descrédito por parte del gobernador a la idea del fiscal pudo deberse también a la concepción del poder y ejercicio del gobierno que este disputaba al resto de instituciones isleñas.

Entre los postulados favorables mencionados por Arandía en su carta se encontraban el del piloto Manuel Gálvez, quien realizó un reconocimiento del puerto de Lampon[1088] en 1745, y un documento de Pedro Bolívar, antiguo fiscal que fue de la Real Audiencia de Manila, que no fue posible hallar. Según el relato del gobernador, el fiscal Merino había propuesto el cambio de puerto bajo la condición de que se permitiera al Comercio de Manila el retorno completo de la plata que se produjera en las ferias de Acapulco pagando por él entre un 8 y un 10%. En el lado opuesto se encontraba la opinión del Cabildo secular de Manila. En cuanto a la petición que hizo a los oficiales reales estos no pudieron satisfacerla en los términos exigidos pero aportaron una orden literal del gobernador Sabiniano Manrique de Lara del año 1659

[1087] Carta de Pedro Manuel de Arandía, gobernador de Filipinas, informando sobre la conveniencia del cambio de puerto, Manila 20-VII-1758, en Expediente sobre cambio del puerto de Cavite por el de Lampon, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,162,N.19.
[1088] Este se encontraba en la denominada contracosta de la provincia de Camarines.

ordenando demoler el baluarte del puerto de Lampon y el retiro de la tropa y gente que allí se encontraba, arrasando lo que quedase en él. Con esto concluía Arandía:

> […]se convence que la experiencia desengañó lo nada profiquo, que era el tal Puerto, y a fin de cumplir exactamente con lo que V.M. me tiene mandado he practicado las diligencias más conducentes a imponerme en este asunto adquiriendo noticias de los más prácticos, y experimentados que hay en el país y todos concuerdan en lo despreciable que es el asunto por las razones que expone la Ciudad, y Comercio, […] que el único arbitrio que han discurrido los más peritos para la seguridad, y alivios de la navegación es el mismo que V.M. me ha mandado poner en práctica que es la construcción de Bajeles de menor porte que los que aquí se han tenido.[1089]

Así, el gobernador se convencía de las razones que expusieron la Ciudad y Comercio ante la propuesta del fiscal Merino. Y añadía que en cuatro años que llevaba gobernando en las islas no había tenido lugar ninguna transgresión en el comercio por el celo y las prevenciones que había practicado. Esta era una afirmación más que dudable por parte del gobernador pues ya solo el hecho de no introducir cambios profundos como era el traslado de la maestranza y despacho de los navíos al puerto de Lampon, suponía mantener una serie de prácticas conocidas en Cavite y contra las que poco o nada se había podido hacer durante décadas.

No obstante, si la decisión de Sabiniano Manrique de Lara podía llevar a esa conclusión, nada decía Arandía de los motivos que empujaron al que fue gobernador de Manila a abandonar esa posición y anular la actividad del puerto. Es difícil pensar que si este se mantuvo durante unos años activo fuera únicamente una razón funcional y económica la que pusiera fin a su importancia en la Carrera del Pacífico. Sobre todo, cuando no faltaron opiniones, comprobadas incluso como el testimonio de 1745, para la reactivación de dicho puerto de Lampon. Por otro lado, podemos ver también la connivencia de algunos sectores de las islas como los capitulares y los oficiales reales.

La Ciudad y Comercio de Manila situaba a Lampon como un puerto de importancia secundaria cuyo paso a primer plano solo podía darse para circunstancias excepcionales como arribadas o para evitar amenazas enemigas[1090]. En ningún caso

[1089] Ibídem.
[1090] Testimonio nº 3 sobre mudanza de el Puerto de Cavite a el de Lampon, Manila 16-VI-1758, en Expediente sobre cambio del puerto de Cavite por el de Lampon, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,162,N.19, ff. 12v.-14r.

hacía mención de los gastos concretos que podía deparar el traslado y la actividad del puerto, pero sí se molestó en señalar y refutar los inconvenientes de los tres fundamentos principales en los que podía sustentarse la decisión de ponerlo en funcionamiento.

Sobre los dos primeros fundamentos la respuesta que dio la Ciudad y Comercio de Manila fue que, en cuanto a la provisión de maderas, no había mejores condiciones en Lampon que en los lugares tradicionales de corte de estas, es más, habría en Lampon una serie de sobre-costes que lastrarían la ventaja que pudiera haber en la abundancia de maderas, aspecto este que no era tal según los capitulares y compromisarios. En cuanto a la mano de obra ofrecían mayores dificultades. La principal era la de su reunión y mantenimiento en Lampon para los servicios de la maestranza como la construcción de navíos y su aderezo, y lo mismo ofrecía sobre la conducción de los pertrechos desde Manila a Lampon ya que no siendo grande las distancia su transporte podía ser bastante accidentado. Por último, añadía la contingencia de los incendios que podían arrasar todo el paraje. Sin embargo, ya fuera accidental o provocado, tampoco escapaba Cavite a sucesos del mismo tipo por mucho que dijera la Ciudad y Comercio haber mayor seguridad en el puerto de Manila. El tercer fundamento era el de la pérdida de las naos y su preservación, inclinándose por la ruta del embocadero[1091].

No sabemos hasta qué punto la Ciudad y Comercio de Manila estaba sobredimensionando los inconvenientes del puerto de Lampon mediante el apuntamiento de esos fundamentos. Pero sí quedaba claro que bajo el aspecto formal de su consulta se encontraban detrás otros puntos no explícitos. Estos se relacionaban con unos usos y costumbres asentados en la fórmula comercial durante décadas en el puerto de Cavite y que podían verse alterados por el cambio a Lampon.

Esta cuestión subyacente podemos intuirla con el contraste que ofrecía el testimonio dado por el piloto Manuel Gálvez en 1745[1092]. Llama la atención que en el reconocimiento practicado por este no se llegase a ningún punto coincidente en la información ofrecida sobre los tres fundamentos tratados por la Ciudad y Comercio de Manila. Las exposiciones son completamente contrarias y con una base diferente en su argumentación: el testimonio de Gálvez se basaba en un reconocimiento práctico del puerto que este realizó como piloto experimentado por encargo del gobernador Gaspar

[1091] Ibídem: ff. 14r.-22r.
[1092] Ibídem: ff. 2v.-6v.

de la Torre[1093]. Por lo que hablaríamos de un aporte contemporáneo a las diligencias que se estaban practicando entonces sobre el traslado portuario.

Los capitulares focalizaron el tema, especialmente en el tercer fundamento, en las experiencias pasadas del siglo anterior cuando el puerto gozó de actividad, destacando los peligros que representó para la navegación y resguardo de los navíos en comparación con el embocadero. Apelaban a que el sentir de los prácticos e inteligentes era descartar la opción de Lampon pero si tomamos a Gálvez por uno de estos expertos por el encargo que se le hizo es difícil pensar que su opinión solo estuviera motivada por ir en contra de aquellos que negaban las ventajas del puerto como sí parecía en el caso del Cabildo secular de Manila. El cambio de puerto podría suponer una pérdida del control tradicional de la actividad portuaria que hacían desde Manila. Una cuestión no mencionada pero que se hallaba presente al igual que cuando unas décadas antes se planteó el cambio de ruta náutica para el Galeón[1094].

A pesar de haber observado en la instrucción reservada proporcionada por el marqués una serie de directrices claras, especialmente para el tema del Galeón de Manila, las respuestas que ofreció Arandía en su aplicación estuvieron condicionadas por la propia actuación del gobernador en su forma de interpretar dichos mandatos así como en su capacidad real de actuar, que no obstante estar reconocida y ampliada, eso no era motivo para que determinadas resistencias se desvanecieran o redujeran su influencia.

Pero más importante fue la propia observación que hizo Arandía en función de lo que pudo apreciar una vez que llegó al destino de su gobernación, incluso antes pues ya en Nueva España cambió su mirada sobre el comercio transpacífico. Esto nos lleva a pensar en las dificultades de la aplicación de una determinada política en la que la idea sobre la que se asienta se va transformando, no ya solo por la oposición que la enfrenta, sino incluso por el propio responsable de llevarla a cabo una vez que percibe o se deja influir por algunos elementos del contexto local.

[1093] En las instrucciones que se le entregaron también se pedía el reconocimiento del puerto de Casiguran. Sobre el resultado de la expedición de Gálvez véase también GARCÍA DEL VALLE, 1993: 126-128.

[1094] La propuesta fue presentada por el piloto Henrique Herman al gobernador Valdés Tamón en 1730. Puede verse una breve semblanza biográfica sobre este personaje así como el debate sobre su propuesta en BARRIO, 2012: 494-500.

Parte II. La dinámica institucional peninsular en el gobierno del archipiélago.

9.4. El Consejo de Indias como impulsor de la instrucción reservada: la pugna del espacio político y por el gobierno de las Indias.

El mismo año de 1751 hubo contestación por la vía del Consejo de Indias sobre el comercio del Galeón. Concretamente se había dado por parte del rey una Real Cédula con fecha de 30 de diciembre del año 1751[1095], emanada del Consejo, como respuesta al proceder que tuvo el gobernador interino, fray Juan de Arechederra (1745-1750), en el despacho del galeón del año 1747 instando al Cabildo y compromisarios de comercio a disponer la carga del galeón contra la petición de estos de no enviar navío aquel año y permitir que cualquier comerciante que quisiera pudiera remitir sus mercaderías para aprontar la carga. Una autorización que no se tradujo en hechos. Sin embargo, la actuación del gobernador había sido considerada por parte de la Ciudad y Comercio de Manila como una intromisión en sus prerrogativas a la hora de decidir si era conveniente o no despachar el permiso a Nueva España. Por último, recogía la Real Cédula que se observara y cumpliera lo dispuesto en el Reglamento del año 1734 "y todas las demás cédulas expedidas en este particular sin que con pretexto ni motivo alguno se alteren ni contravenga a ellas".

No podía ser más clara la inclinación del Consejo de Indias por una determinada política comercial para las islas Filipinas: el cumplimiento del Reglamento del año 1734. Esta Real Cédula entraba, aparentemente, en conflicto directo con la despachada ese mismo año por la vía reservada, firmada por Ensenada, al gobernador Ovando para que descubriera y atajara los abusos y alteraciones que se hubieran producido en el repartimiento del buque de los navíos y que informara al respecto sobre esa situación, proporcionándole además amplias facultades, llegando incluso a la revocación de leyes y otras disposiciones que perpetuaran esos perjuicios que pretendía combatir.

La contradicción, sin duda, podemos observarla en la última línea de la Real Cédula de 30 de diciembre que hemos destacado, ya que si se pedía la observancia de "las demás cédulas expedidas" esto incluía a la despachada cuatro meses antes que, por

[1095] Real Cédula de 30 de diciembre de 1751 por la que se manda observar el Reglamento del año 1734, Buen Retiro 30-XII-1751, en Expediente formado en virtud de la Real Cédula de 30 de diciembre de 1751, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,269,N.1, ff. 1r.-3r.

otro lado, reconocía una serie de facultades para actuar contra esa plena observancia que proclamaba la despachada con posterioridad por la vía del Consejo. No sabemos si esta fue una maniobra calculada por parte de la institución indiana de la Corte como una forma de "retar" o hacer que la "política ensenadista", o practicada por la Secretaría de Marina e Indias bajo la dirección de Ensenada, no fuese la única imperante, no resignándose el Consejo a un papel secundario. Lo mismo puede decirse por parte de las instituciones locales manileñas que acudirían a una u otra parte en función de sus intereses.

Por tanto, la vía del Consejo parecía responder a una práctica tradicional por la que eran escuchadas demandas concretas que parecían adecuarse a la postura de mantener el sistema comercial tal y como se había dado a pesar de llamar la atención sobre su incumplimiento y abusos. Por otro lado, los gobernadores, Ovando en este caso y Arandía después, serían el mejor enlace entre el ministro y su política, responsables de poner en ejecución unas directrices que se les marcaban y que, por fuerza de los acontecimientos y el contexto local, tenían que deformarse para poder aplicarse y lograr parte de sus objetivos. Si desde el punto de origen de la política indiana, las directrices podían resultar confusas tendría que darse un paso más decidido por parte de Ensenada para que contestaciones de este tipo no dieran lugar a distorsiones en las órdenes que debían ponerse en práctica en las islas.

Desde el mismo archipiélago, Ovando dio a entender que ambas Reales Cédulas no eran excluyentes una respecto a otra, ya que según este la precisión de la Real Cédula de diciembre se hacía sobre la concesión hecha a la Ciudad y Comercio de cargar o no cargar, aspecto este que no se hallaba revocado ni invertido con el resto de reales cédulas[1096].

Lo primero que apuntaba Ovando era al "desvío" que parecía haber tomado el trámite de esta Real Cédula al margen de la vía reservada y que por su contenido

[1096] "[…] Y habiéndose por este Gobierno acusado recibo de todas, y dado cuenta a V.M. por la misma vía del Despacho Universal de Indias adonde creí tocaba este negocio como dimanado de la propia vía reservada del reglamento que me pareció justo a V.R. Servicio bien del Comercio y de V.R. Intereses: se había llegado el de que se obedeciese dicho Real Rescripto en cuanto no fuese contradictorio a los de Mayo de 747 y Septiembre de 751 para que dándose cuenta a V.M. se dignase declararnos en este evento como a quien toca su Real intención sobre lo que pudiese ser motivo de interpretación, declaración o moderación sea para entender como la N.C. quería se entendiese esta Cédula (esto es revocatoria de la de septiembre de 751) o para temperarla: Deseando el mayor acierto, y hacerles ver la sanidad de mis intenciones, y desinterés a cuento discurriesen serles favorable, y a las ideas que opusieron a su práctica dicho año pasado de 753 como le será a V.M. constante por el testimonio que adjunto". Carta del marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, sobre el cumplimiento de la Real Cédula de 30 de diciembre de 1751, Manila 13-VII-1754, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Segunda parte, AGI, Audiencia de Filipinas,FILIPINAS,269,N.1.

debería haberse ajustado a la Real Cédula de mayo de 1747, por lo que ya se apuntaba a una "fuga" o competencia al margen de la vía reservada reforzada por Ensenada. Este era un uso consciente que no solo permitía abrir la disputa del espacio político indiano como tal en la Corte, sino también desde las islas Filipinas, donde la oposición a la política del gobernador podía servirse de esta alternativa que parecía cerrada y constreñida a unos cauces específicos. Ovando se refería a dicha Real Cédula como "ganada a instancias de este Consejo, Justicia y Regimiento", dando una idea de ese uso intencionado. Una oposición que estaba clara por la misma interpretación que el Cabildo secular quería hacer de la Real Cédula como revocatoria de la anterior de septiembre de 1751 y la de 1747.

Si Ensenada se percató de este movimiento administrativo, ya que la carta de Ovando está fechada en 1754, es posible que tuviera como consecuencia la elaboración de esa instrucción reservada de 1752, pues ya no se refería solo al cauce comunicativo de la vía reservada entre el gobierno de las islas y la Secretaría de Marina e Indias, sino que además se daban precisiones concretas sobre la actuación y medidas que debería contemplar el nuevo gobernador nombrado. No faltó incluso en la misma instrucción reservada la inclusión de una copia de la Real Cédula del año 1747 por si no hubiera sido recibida en Filipinas[1097].

De esta forma procuraba Ensenada cerrar también el otro cauce que pudiera dar pie a desplazar el protagonismo político y gubernativo indiano que fuera por la vía reservada y la Secretaría de Indias y, por último, precisaba que la Real Cédula, en caso de haber sido ya recibida en las islas, se cumpliera puntualmente "haciendo las advertencias necesarias". En caso contrario haría entrega de una copia autorizada a todas las instituciones y cargos mencionados anteriormente, así como a autoridades militares y cualquier otra persona "a quienes pueda corresponder para su inteligencia, y cumplimiento"[1098].

Podemos pensar que, pese a las denuncias hechas tanto por el arzobispo Arizala desde 1748 así como por Ovando después, esto supusiera un punto de inflexión del que habría que apostar por un determinado camino. A esto hay que añadir las posturas diferentes que ante estas adoptaron tanto el Consejo de Indias, sospechando de la actitud

[1097] "Quiero que vos, aquella Audiencia, Oficiales Reales, y demás Ministros, o personas a quien pueda corresponder se reglen inviolablemente a la expresada Cédula, dándome cuenta en derechura por mano de mi secretario de estado y del despacho universal de Indias, y no por el Consejo, ni otra vía alguna, de cuanto ocurra, perteneciente a las expresadas cuatro clases". Instrucción reservada …, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,286,N.1.
[1098] Ibídem.

del gobernador, como por parte de Ensenada, quien podemos llegar a creer se persuadió de la información transmitida y promovió la elaboración de la Real Cédula de 1 de septiembre del año 1751. No obstante, este camino era más convergente de lo que puede parecer.

El "conservador" que parecía proteger el Consejo de Indias, o el "reformista" que parecía encabezar Ensenada se tradujeron en un mismo interés. Pero el secretario de Marina e Indias pareció comprender que eran precisas una serie de medidas adicionales para el cumplimiento del Reglamento de comercio de 1734, revistiendo su política de un mayor dinamismo frente al inmovilismo del que parecía impregnado el Consejo. El hecho de que menos de un año después, el 14 de noviembre de 1752, se promulgara una instrucción reservada para el recién nombrado gobernador y capitán general de Filipinas, Arandía, nos induce a pensar que esta fue una iniciativa ganada por el secretario de Marina e Indias en lo que respectaba al control por impulsar una determinada política indiana para Filipinas desde la Corte. Una instrucción reservada que debía guardar con celo el gobernador y no darla a conocer. Otra cuestión sería la oposición y desencuentros a los que tuviera que hacer frente con motivo de llevarla a la práctica.

Ensenada parecía haber hecho un esfuerzo de previsión y precisión ya que no pudo conocer la respuesta de Ovando sobre la Real Cédula del Consejo antes de la elaboración de la instrucción reservada que, como pensamos, pudo tener gran parte de influencia en su preparación. Esta pudo hacerse patente al atender, de nuevo, a la vigencia en el procedimiento guardado en la Real Cédula del año 1747 sobre los temas correspondientes a la Secretaria de Marina e Indias.

La instrucción reservada, y el hecho de que incluyera la Real Cédula de 1747, no debía entenderse únicamente como un esfuerzo por definir la actuación política indiana y por orientar una actuación concreta en el espacio político de la Corte, sino que, además, apuntaba al cumplimiento de lo estipulado para la Junta de Repartimiento en el Reglamento de 1734 pero con el matiz de otorgar al gobernador los castigos que tuviera por conveniente aplicar por no tener un correcto funcionamiento, posiblemente con el conocimiento del contenido de esa Real Cédula del Consejo y de la interpretación que pudiera hacerse, como decía Ovando. No era otra cosa que una corrección de la misma Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, pero se daban al gobernador unas facultades más amplias todavía abarcando los cuatro ejes de comercio, navegación, guerra y hacienda, y ajustando los términos de su actuación. El hecho de insistir en el

conocimiento de la Real Cédula de 1747 a todas las autoridades de las islas podría inducir al gobernador a una supervisión del tratamiento de la información que generasen otras instituciones al margen de la Gobernación y Capitanía General para que los temas señalados se canalizaran siempre por la vía reservada.

9.5. La revisión de la política ensenadista sobre el comercio transpacífico desde el Consejo de Indias (1752-1754).

A pesar de tomar la instrucción reservada de Ensenada como una "corrección" respecto a la política sobre el Galeón de Manila manifestada en la Real Cédula de septiembre de 1751, habría que considerar la adaptación de esa pugna sobre el terreno filipino. La instrucción reservada acompañó a un gobernador nombrado y era intransferible por lo que no se aplicaría hasta su toma de posesión en la segunda mitad del año 1754. Hasta aquella fecha Ovando tuvo que compaginar la interpretación de las dos Reales Cédulas de 1751: la de septiembre y la de diciembre. Seguramente, la Real Cédula de diciembre ofreció al Cabildo secular el apoyo necesario para reforzar su resistencia, aunque al gobernador no le faltara razón a la hora de extender las directrices que contenía y que pensaba que no contradecían los términos de la primera. Posiblemente, Ovando encontraría más dificultades a la hora de practicar otro repartimiento en 1754 como el realizado el año anterior, ahora bien, esto no significaba que el gobernador se plegara a una victoria del Cabildo secular de Manila ni que traspasara de nuevo el control del Sistema del Galeón completamente a los capitulares y compromisarios.

La denuncia hecha por el Cabildo secular de Manila sobre el repartimiento del año 1754 del patache *Filipino* se centró en el acaparamiento que, de nuevo, hizo Ovando sobre una importante porción de boletas de las 1.000 piezas que se habían decidido cargar ese año "continuando los agravios, que practicó el año pasado de mil setecientos cinquenta y tres en el Repartimiento del Buque que se advoco"[1099]. Lo primero que destacaban los capitulares era la reserva de doscientas cincuenta piezas que hacía el gobernador a los oficiales del navío[1100]. Estos pidieron al gobernador que no se

[1099] Carta del Cabildo secular de Manila sobre cabildo abierto para la carga del galeón, Manila 15-VII-1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.16.

[1100] No obstante, no fueron setecientas cincuenta boletas las totales de las que pudo disponer el Cabildo secular y los compromisarios para el repartimiento de la carga. Por los capítulos de Cabildo sabemos que las disposiciones de Ovando fueron más allá de la reserva de las doscientas cincuenta boletas a los oficiales del navío. El gobernador hizo entrega de una lista en la que estaban repartidas unas quinientas piezas más o menos, quedando el resto para "el embrion o reconocimiento arreglado en prorrata a lo que

aplicara esa separación de boletas por los atrasos y quiebras que padecía el Comercio de Manila y que en caso de mantener una decisión apelaba el Cabildo secular a sus privilegios reconocidos adoptando la decisión de no enviar carga aquel año. Sin embargo, Ovando se sirvió del recurso utilizado por los capitulares. Así como estos habían convocado un Cabildo abierto para determinar la carga de las 1.000 piezas, lo mismo hizo el gobernador: instó a la convocatoria de un Cabildo abierto para el siete de junio en el que debían participar todos los "Vezinos, y moradores los más que pudiessen asistir por las listas del vecindario con pena de cincuenta pesos a el que sin legítimo impedimento se escusassen aplicados para gastos de la Guerra, para que en el se tratasse, y resolbiesse lo que fuesse más conbeniente"[1101].

Para presidir este Cabildo abierto fue nombrado por el gobernador el oidor Francisco Enrique de Villacorta quien afirmó que no era suficiente el número de concurrentes, un total de ciento sesenta y cuatro vecinos, por lo que debían convocar a todos los matriculados. Para ello se hizo llamamiento por pregón público. La intromisión del gobernador Ovando en el Cabildo abierto nos permite obtener una imagen restrictiva de su práctica y que poco tiene que ver con el nombre que se le daba. Que se le denominase "abierto" solo significaba la inclusión de unos pocos vecinos más, por lo que a pesar de la ampliación en su participación los capitulares y compromisarios seguirían llevando el control de los asuntos a tratar. La fórmula, por tanto, fue alterada por el gobernador diluyendo o eliminando el sentido tradicional de la misma.

En esta ocasión, Ovando se servía de un recurso que tradicionalmente había sido utilizado por la Ciudad y Comercio de Manila con el que dar mayor peso a sus decisiones desde la época de su fundación[1102]. Que el gobernador hubiera optado por esta decisión pudo estar motivado también por las consecuencias que tuvo la acción del gobernador interino Juan de Arechederra en la carga del galeón del año 1747. En aquella ocasión la presión ejercida por la Ciudad y Comercio de Manila impulsó en la Corte la expedición de la Real Cédula de diciembre de 1751 con la que el Cabildo

---

cabia a cada uno". Año 1755. Testimonio de los puntos de los Cabildos celebrados el año próximo pasado setecientos cincuenta y quatro en orden al negocio del Repartimiento del Buque del Patache Philipino sobre que el Señor Gobernador pretende separar 200 y más Piezas, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre cabildo abierto para la carga del galeón, Manila 15-VII-1755, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.16.

[1101] Carta del Cabildo secular de Manila sobre cabildo abierto…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.16.

[1102] Para la vida institucional de Manila véase ALVA, 1997.

secular y sus compromisarios pretendían interrumpir la acción de Ovando y la Real Cédula de septiembre de 1751.

Posiblemente, teniendo Ovando esto presente, actuó con cautela para no repetir el error de Arechederra y disponer que cualquier vecino que así quisiera hacerlo pudiera cargar, contraviniendo la decisión del Cabildo secular y sus compromisarios de comercio. Para no renovar los argumentos esgrimidos en contra del gobernador en lo que había sido una actuación que atacaba los privilegios de los capitulares y compromisarios, decidió apoyarse en el Cabildo abierto, haciendo de la amplitud del consenso un soporte para sus fines e intentando enmascarar lo que en el fondo era sostener las riendas del control del sistema del Galeón de Manila. Una manera de disimular las apariencias pero que en el fondo lo que buscaba era un fin parecido al error cometido por Arechederra solo que intentando esquivar los grandes obstáculos que aquel generó con su acción. También esta forma de actuar se amparaba, por parte de Ovando, en la interpretación que había hecho de ambas reales cédulas y en su negativa a renunciar a las amplias facultades que se le habían concedido por la primera de ellas.

En un intento por impugnar la acción del gobernador, los capitulares y compromisarios ofrecieron la siguiente descripción:

> Con la Novedad Señor de esta nueva, y Regular Conbocacion concurrieron a el dicho Cabildo abierto con los vecinos mercaderes un número mucho mayor de soldados Pobres mendigantes, Vagamundos, y turnantes llenos de la mayor indecencia, que aunque por algunos servicios, o por ser Españoles, y casados, o hijos de Vecino son alistados en el Vezindario, no deben ser conbocados a tales Cabildos por su ninguna inteligencia […].[1103]

Junto a esta alusión de los participantes se unió la crítica a lo determinado por el gobernador sobre que la votación para cargar o no el patache se hiciese en secreto, lo cual iba contra el uso y costumbre de la Ciudad y Comercio. A esto añadían los capitulares la insinuación hecha por el gobernador antes de proceder a la votación "que su animo era que fuesse o dexasse de ir carga, sino concurrir a el mayor bien del publico, con ella o sin ella". Estas palabras tuvieron el efecto de la votación se resolviera a favor de la carga de 1.000 piezas por mayor número de votos, lo cual iba

[1103] Carta del Cabildo secular de Manila sobre cabildo abierto…, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,189B,N.16.

contra los intereses principales de la Ciudad y Comercio de Manila quienes apelaban a la intervención real ante el desastre que aventuraban con el viaje comercial del año 1754:

> […]. Ha sido Señor tan grave el perjuicio que esta extraordinaria resoluc.on haze acarrear a este comercio, y Pobres Mercaderes, que lo componen, aun estando el dicho Patache con la carga dentro de el Puerto, ya lo lloran inconsolables porque las resultas de la mala feria, que experimentó la Nao la SS.ma Trind. en la Nueva España, y el sistema de la dicha Carga de mil piezas, son preliminares, que anuncian fatales consecuencias a la solucion de la feria de dicho Patache en Acapulco, y manifiestan con evidencia quan favorable huviera sido el que se despachasse sin ninguna carga como lo deliberanron los Vezinos Comerciantes, y se huviera executado a no aver el Gobernador en perjuicio de su libertad, y privilegios introducidose a mandar conbocar Cabildo abierto de todos los matriculados, porque siendo muchos mas en numero los que no comercian, y padecen penuria y necesidad, que solo aspiran a el valor de la Boleta, necessariamente con sus votos se avia de frustrar la acertada providencia de los que son Mercaderes, y tienen pericia e inteligencia del estado de este tráfico.[1104]

La impugnación de los capitulares iba más allá del perjuicio y los efectos que pudiera tener el envío del patache el *Filipino* a Acapulco. El descrédito debía hacerse extensivo al Cabildo abierto, por la manipulación practicada por el gobernador y los riesgos a que exponía la decisión de un tema tan importante "porque con el arbitrio de dar los votos secretos muchos inducen a otros a lo que aygan de votar, y aun les dan las papeletas hechas, y porque con esto se perturba la practica de la Noble Ciudad y su Comercio". A esto se sumaba que la convocatoria solo podía hacerse según la "naturaleza del negocio", por lo que se recurría a opiniones expertas entre los vecinos matriculados para deliberar y resolver sobre el tema concreto planteado en el Cabildo abierto. Esta era una condición que no se había respetado en el procedimiento seguido por Ovando por lo que pedían al rey que impugnara y no diera por válido el Cabildo abierto y lo resuelto en él a instancias del gobernador.

Si en el ámbito filipino, el gobernador trató de seguir haciendo efectiva la Real Cédula que más le permitía intervenir sobre el Galeón de Manila, en la Corte la situación fue distinta. Una vez que Ensenada fue apartado del poder en el verano de

[1104] Ibídem.

1754 el Consejo de Indias pareció retomar el control de las consultas sobre el comercio transpacífico, o al menos hizo valer su postura al respecto al juzgar todo lo practicado por Ovando a partir del año 1753 tomando la voz de todos aquellos que decían sentirse agraviados por los cambios introducidos por el gobernador.

Cuando tuvo noticia de este último reparto del año de 1754 y la práctica llevada a cabo por el gobernador para la convocatoria de un Cabildo abierto poco usual en los términos conocidos por los capitulares la respuesta que ofreció fue remitirse a consultas anteriores. La primera a la que hacía alusión era a una fechada en primero de febrero "del año próximo pasado" sobre los perjuicios derivados de las novedades introducidas, la cual ya había tenido ocasión de recordar el Consejo de Indias en otra de tres de abril posterior. La respuesta que había dado el monarca ante las advertencias que le hacía el Consejo sobre el comercio transpacífico a partir de esas consultas previas era que quedaba enterado sobre el motivo y que la devolvía para tomar providencia[1105]. Pero a pesar de que el rey hubiera tenido en cuenta actuar de la forma más conveniente, añadía el Consejo que no se conformaba con ese dictamen[1106]:

> […] como el asunto de que ahora se quejan aquellos, es nuevo (del que no se hace mención en el Reglamento de 8 de Abril de 1734 ni fue comprendido en la referida Consulta) y agregarse a esto el que siempre han estado en la posesión pacífica, y libre de celebrar sus juntas presididas del Alcalde ordinario que regularmente es el mismo que lo hace en el Ayuntamiento, y en ellas solo se congregan todos los Comerciantes que son citados por las listas que la propia Ciudad y Comercio forma, y las demás personas que se consideran de interés, e inteligencia, y de común acuerdo determinan el número de piezas que han de embarcar en el Galeón anual; bien sea de todo el permiso, ya la mitad o cuarta parte, según sus posibles, sin que jamás los Gobernadores se hayan introducido a interrumpir este experimentado buen orden […] como ha sucedido en el presente caso, entrando en la que dispuso el referido marqués de Ovando, contra la costumbre y práctica observada […].

El asunto del Cabildo abierto venía a ser un corolario de todo lo practicado por Ovando a raíz de la Real Cédula de septiembre de 1751. El año de 1753, cuando hizo aplicación de la misma fue a partir de la Junta de Repartimiento, su composición y el número de

[1105] Consulta sobre repartimiento de carga en Cabildo abierto, Madrid 22-XII-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.11.
[1106] Ibídem.

boletas que podría distribuir, pero sin intervenir el gobernador en la decisión que había tomado la Ciudad y Comercio de Manila de cargar las 2.000 piezas. En aquella ocasión también se había planteado por el Cabildo la posibilidad de no enviar la carga si no se atendía al Reglamento de abril de 1734 como medida de presión a la espera de obtener una respuesta por parte del rey. Un año después el procedimiento era similar ya que en vista de la reserva que hacía Ovando de las 250 boletas para los oficiales del navío de las 1.000 totales que se había decidido embarcar, mencionaron los capitulares y compromisarios que tal acción conllevaría la ruina del comercio de las islas por lo que en ese caso no convenía que se hiciera viaje comercial. Implícitamente lo que contenía esa posibilidad que estaba en manos del Cabildo secular, según los privilegios que alegaba, era la de utilizar su capacidad decisoria en cuanto al envío o no del permiso a Acapulco como una medida que oponer a las decisiones que tomaba Ovando sobre el sistema del Galeón.

De forma directa no podía obligar a los capitulares a enviar carga, pero se sirvió del recurso del Cabildo abierto para volver en contra de estos su propio mecanismo, pero de una manera alterada. Es posible que Ovando no tuviera la fuerza suficiente como para volver a intervenir directamente sobre el comercio del Galeón desde el mismo punto en que lo había hecho el año anterior y que el único recurso para evitar que el Cabildo secular y los compromisarios se salieran con la suya fuera adelantarse a su procedimiento y utilizar la extensión del Cabildo abierto que habían controlado hasta entonces para poder volver a interesarse en el repartimiento.

Las consultas hechas por el Consejo supusieron no solo una revisión a la política comercial practicada por Ovando, sino que por extensión la crítica alcanzaba a Ensenada quien había sido el impulsor de esa actuación a través de la Real Cédula de septiembre de 1751. No obstante, la documentación que generó dicha Real Cédula en las islas a partir de su aplicación llegó al marqués, quien promovió la consulta por Real Orden de 20 de marzo de 1754, remitiendo los papeles llegados desde las islas[1107]. No sabemos que pudo llevar al marqués a promover la consulta del Consejo.

Por un lado puede que se tratase sin más del funcionamiento de la Corte y por mandato real se solicitaba el parecer del Consejo de Indias. Tampoco sería raro pensar en esa relación horizontal, más que jerárquica, entre las instituciones indianas

[1107] Consulta del Consejo de Indias sobre las novedades introducidas por el marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, Madrid 1-II-1755, en Consultas sobre novedades en el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.3.

peninsulares. Si bien es cierto que Ensenada quiso asegurarse la preeminencia en la intervención sobre los asuntos indianos, esto no asentaría una posición definitiva que pudiera trocar en términos absolutos, por lo que a pesar de poder guiar determinadas cuestiones por su mano no podía esquivar procedimientos asentados durante décadas no solo legislativamente, sino por el peso de la costumbre del ejercicio administrativo. En el caso del proyectismo y los memoriales de origen isleño hemos podido ver una actuación bilateral, pero en ningún caso unida o combinada. En el análisis de la intervención hecha por Ovando podemos pensar lo mismo.

Por otro lado, la disputa o contrapunto en el seno cortesano ya había tenido lugar antes de que se impulsara esta consulta y tuvo como resultado la Real Cédula de diciembre de 1751. En ese sentido, la motivación de la consulta por el Consejo y el interés que Ensenada pudiera tener en esta podría deberse a la evaluación que el sínodo indiano, ajeno a la Secretaría de Marina e Indias, pudiera hacer sobre una medida concreta que se había decidido impulsar por la vía reservada desde esta institución. Atendería al carácter meramente informativo sobre el examen de unas supuestas consecuencias que se transmitían por diferentes partes de la administración del archipiélago. Sería un interés similar al que pudo tener la misma información transmitida por Ovando cuando practicó el repartimiento de 1753 en función de la Real Cédula de septiembre de 1751, al poner en evidencia las irregularidades que se llevaban haciendo décadas y que iban contra las leyes indianas, las que al hacer manifiestas evidenciaban una situación repetida durante muchos años y al mismo tiempo podía dar a entender de forma implícita los límites de su capacidad para introducir cambios.

Tampoco resultaría a Ensenada sorprendente el examen que el Consejo de Indias pudiera hacer sobre las consecuencias, basadas en los testimonios interesados que llegaban desde las islas, que había podido tener la política aplicada sobre el comercio del Galeón. La Real Cédula de diciembre de 1751 ya había sido un anticipo bastante claro de ello. Que el Consejo de Indias pudiera tener la capacidad de frenar la política llevada a cabo por Ovando e impulsada por Ensenada sería un asunto que tampoco preocuparía al secretario de Marina e Indias si atendemos al hecho de que en 1752 dio instrucciones aun más claras y específicas sobre el comercio del Galeón, de tal forma que la fase que representaría Ovando y la Real Cédula de septiembre de 1751 se supeditarían a la que desplegara Arandía después de su toma de posesión con la instrucción reservada en la mano. La observancia institucional que hiciera el Consejo de Indias se sumaría a la información que ya se estaba reuniendo sobre el comercio del

Galeón. Esto nos llevaría a pensar que el contenido de la instrucción reservada sobre este tema no tendría un carácter definitivo y que, al igual que sucediera con lo dispuesto en septiembre de 1751 se esperaran los resultados de su práctica para actuar en base a los mismos.

Ya hemos comentado que la pugna por el espacio político indiano no significaba únicamente una oposición marcada por la política indiana que pudiera desplegarse desde diferentes instituciones. Se hallaba presente un factor convergente, aunque no principal. Si la instrucción reservada fue contemplada en el aspecto del comercio transpacífico desde una perspectiva preventiva ante el desenvolvimiento legislativo del Consejo de Indias con la Real Cédula de diciembre de 1751, en esta situación no se repetiría. Sobre todo, porque su elaboración fue anterior al examen que el Consejo pudo hacer de las acciones de Ovando. No obstante, por la extensa evaluación que se hizo desde la institución indiana es posible que Ensenada no dejara al margen toda esa información por tratar y que, hasta cierto punto, le fuese útil para matizar lo plasmado sobre el tema en la instrucción reservada que había otorgado en noviembre de 1752.

Las representaciones que atendió el Consejo de Indias fueron las enviadas por Ovando en 1752, referentes a las 1.000 piezas del *Filipino* y su prorrata en cuartas partes y la denuncia hecha por este sobre el poder que ejercían los miembros del Cabildo secular que participaban en la Junta de repartimiento. De la misma forma también recogía el sínodo la respuesta dada por el Cabildo secular de Manila y los compromisarios de comercio al prorrateo hecho por Ovando en ese año y la queja de no haber recibido una tonelada íntegra como regidores. Sin embargo, la mayor extensión de la consulta la ocupan las representaciones hechas en julio de 1753 por la Ciudad y Comercio de Manila sobre los abusos que, en su opinión, había introducido Ovando en el sistema del Galeón en función de la Real Cédula de septiembre de 1751. A estos testimonios se unían otras cartas remitidas desde las islas por parte de la Real Audiencia de Manila, el fiscal de esta, el contador Sebastián de Berzosa y del arzobispo de Manila[1108].

El Consejo siguió los puntos dados por el fiscal en los informes de 17 de junio y 18 de septiembre de 1754, aceptando la máxima petición de la Ciudad y Comercio de Manila para el restablecimiento de la Junta de repartimiento tal y como se había estipulado a partir del Reglamento de 8 de abril de 1734 y añadía que:

[1108] Ibídem.

> Es de parecer de que sirva V.M. de condescender a su instancia declarando por nulo cuanto se ha practicado por el Marqués de Ovando, como opuesto a la Real mente de V.M. declarada en la citada Cédula, según se reconoce de las reflexiones que hace la Ciudad, y apoya el propio Fiscal de V.M. por cuyo medio se subsanarán los perjuicios de que se queja la Ciudad de Manila en los abusos introducidos con motivo de la Real Cédula de 1º de Septiembre del año de 1751 expedida por la vía reservada[1109].

Además de este acuerdo, con los planteamientos del fiscal expuso el Consejo de Indias que se hacía cargo con particularidad de una serie de puntos para mayor claridad. Aunque se mostró acorde con la petición del Cabildo secular, no faltó interés por parte de los consejeros a la hora de tratar el tema del comercio transpacífico, como si se tratara no solo de contrarrestar los efectos prácticos de una medida adoptada sino también como si el Consejo pretendiera rescatar de la vía reservada el impulso de la reforma del comercio de la Carrera del Pacífico no pretendiendo únicamente inclinarse o no a favor de una solicitud. Tomaría esta para elaborar los puntos concluyentes de la consulta.

No daba el Consejo un análisis de la Real Cédula de septiembre de 1751 ya que este había sido hecho por el fiscal y, por tanto, seguía su dictamen además de ofrecer al monarca ambos informes junto a la consulta. Merece la pena destacar al respecto aquellos detalles señalados por el fiscal del Consejo de Indias para quien era fundamental exponer el contenido de dicha Real Cédula como fundamento de la actuación de Ovando para el "conocimiento de los piadosos fines de S.M. y la torcida inteligencia del Gobernador para hacerse dueño y árbitro del repartimiento, como anteriormente lo había ya dado a entender, y el Fiscal prevenido en una respuesta, que tiene dada en 17 de Junio de este año"[1110]. Para evitar la responsabilidad real en los cambios producidos, desviaba el fiscal la implicación completa hacia el gobernador y la interpretación que este hizo de la Real Cédula para actuar.

La principal acusación que hacía el fiscal era el incumplimiento que había hecho Ovando de la Real Cédula, ya que en esta se distinguían dos partes claramente, siendo la primera condicionante de la segunda. Continuaba destacando la intencionalidad de los

[1109] Ibídem.
[1110] Informe del fiscal del Consejo de Indias sobre los abusos introducidos por el marqués de Ovando, gobernador de Filipinas, Madrid 18-IX-1754, en Consultas sobre novedades en el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.3.

gobernadores en la perturbación de la práctica de las directrices reales, concretamente sobre el comercio de Filipinas[1111]. Manifestaba el fiscal que las pruebas de lealtad expresadas por los vecinos de Manila eran suficiente como para no hacer extensible la sospecha de incumplimiento del Reglamento. Esto podía entenderse de otra forma más bien. La manipulación de la reglamentación comercial y su provecho interesado por parte de un sector de la población española de la capital de las islas podían compensarse a ojos de la Corona a cambio de proporcionar recursos extraordinarios en situaciones en las que fuesen necesarios, como una especie de "pacto tácito". No obstante, eximía el fiscal de acusar sobre esa primera parte a la Ciudad y Comercio de Manila, centrando la diatriba en la figura de los gobernadores.

Sobre las dos partes relacionadas que establecía el fiscal en la Real Cédula exponía que la primera no se había cumplido por parte de Ovando porque no había expuesto al rey la justificación de los perjuicios y abusos que se suponían en el repartimiento, lo que hacía que la segunda parte, por la que se debía proceder a su reforma, pudiera ser calificada por el fiscal como no correspondiente a lo estipulado. Esta era la más grave porque daba al gobernador una capacidad de actuación que chocaba con los cánones habituales y servía, además, para introducir una crítica indirecta a la disposición del marqués de la Ensenada contenida en la Real Cédula como era la de potenciar la capacidad ejecutiva del gobernador y capitán general de Filipinas:

> Y por lo que mira a la segunda parte sin embargo de que por lo antecedente dicho se conoce el ningún perjuicio, que ha resultado a la Real Hacienda, ni al vecindario, se hace necesario manifestar a S.M. que en la falta de seguirse dicho Reglamento, y en las derogaciones de Leyes, y Reales órdenes, y disposición de todo el ser en que consiste la subsistencia de aquellas Islas en la libre voluntad de un Gobernador, distante de la Corte 5.000 leguas, con una autoridad, y superioridad tan grande, que no reconoce exceso por ser dueño privativo, para recibir, y enviar por todos los reinos de aquellas Comarcas embajadas, con dones y presentes, hacer paces, abrir guerras y tomar venganzas en nombre de S.M.C. cuyas autoridades siendo propias del soberano, sustituyendo esta potestad en uno, siempre peligra el Gobierno, aun cuando la gracia acierta en la elección del sujeto así porque su atención no es al beneficio universal, como la del Rey […] de

[1111] "[…] si alguna vez se han visto quejas, y se han presumido abusos ha estado de parte de los Gobernadores, que ambiciosos de su mayor interés, han anhelado, e intentado la absoluta manipulación de este repartimiento […] de suerte que de parte del Comercio, ni del vecindario resulta haberse perjudicado en el repartimiento, ni menos haberlo sido la Real Hacienda, siempre que se ha seguido la forma y método del Citado Reglamento". Ibídem.

> aquí nace que embelesados con tanto honor se olvidan de que son dependientes, y proceden con temeridad en sus resoluciones, faltándoles aquel amor, que deben tener a aquellas Islas, no poniendo la mira sino en cumplir el tiempo de su Gobierno, y restituirse a España.[1112]

En este descargo del fiscal podemos ver las diferentes formas de entender el gobierno de las Indias, ya fuera desde el Consejo o desde la Secretaría. La participación colegiada que se hacía desde el sínodo contrastaba con el carácter personal y único que se quería imprimir a la actuación de un candidato elegido pero siempre en el marco de unas directrices definidas. Esto era todavía más destacable en el caso de Filipinas en el que se reunían una serie de factores (la lejanía era uno de ellos) que daban gran poder a los gobernadores y capitanes generales nombrados para el archipiélago. De todas formas, el papel que estos pudieran representar no se había visto alterado prácticamente desde el establecimiento en Manila por parte de la Corona de Castilla, por lo que cabría pensar que esta crítica, pese a definir la capacidad potencial de la figura del gobernador y capitán general de las islas, tenía un objetivo concreto que era atacar el papel que de estos se hacía a raíz de la Real Cédula de septiembre de 1751 propiciada por Ensenada, y la especificidad de ampliar el marco de sus facultades en un tema que resultaba capital para la continuidad de la presencia española en las islas como era el Galeón de Manila[1113].

Retomando la consulta del Consejo, puede verse también la impronta que quería marcar este en el tema que se estaba tratando sobre el comercio de las islas. Apelaba a la vigencia del Reglamento de 8 de abril de 1734 porque:

> había sido formado con tan madura, acertada y prolija inspección de informes, y documentos, respecto de que todo lo que ha innovado el Gobernador es en su

[1112] Ibídem.

[1113] Concluía por tanto el fiscal de la actuación de Ovando que no podía haber tenido otra razón "que la de haber querido usar de las facultades, que se le concedían persuadido a que quedaba la disposición del repartimiento tan libre a su voluntad que derogando las leyes, el reglamento y las órdenes de S.M. y sus gloriosos predecesores, podía alterar, quitar, y añadir aunque no hubiese perjuicio de la Real Hacienda, ni abuso en el repartimiento sin hacerse cargo de que estas solo podían quedar derogadas en el caso de que la alteración de los tiempos hubiesen dado margen para conocer resultaba algún detrimento a la Real Hacienda o al Comercio de aquella Ciudad: con que no verificándose estos dos medios no pudo, ni debió hacer semejante alteración, ni derogación de lo que se hallaba establecido por cuyas razones se deben todo desaprobar un hecho que califica no haber sido otro el fin que su interés propio […] en lo que el mismo Gobernador ahora ha establecido con notable agravio del común, del vecindario, y Comerciantes, y en una situación tan crítica, como la en que se halla aquel Comercio hace años por los contratiempos, que ha tenido que no ha podido embarcar el todo de su permiso". Ibídem.

> contravención, sin haber tenido facultad para ello, pues la que se le concedió por la citada Real Cédula de 1º de Septiembre del año de 1751 expedida por la Secretaría del Despacho de las Indias, fue condicional, y no verificó en modo alguno el perjuicio de la Real Hacienda, ni el de aquel Comercio, que por ella se le previno discurriese si había; y para que en lo futuro no tengan los Gobernadores ocasión de dar siniestras, ni voluntarias interpretaciones a las determinaciones de V.M. y que con el pretexto de estas no tomen semejantes providencias en notable perjuicio del público de aquellas Islas, y sin algún interés, o beneficio de la Real Hacienda; le parece igualmente al Consejo que V.M. se sirva tener a bien el mandar que se recoja la misma Real Cédula.

Retomaba aquí el Consejo el hilo argumental del fiscal sobre el incumplimiento hecho por Ovando del componente condicionante que guardaba la Real Cédula. El siguiente punto que resaltaba el Consejo era la consulta realizada en 1733 precedente a la elaboración del Reglamento de 1734 como el más reflexionado y acertado, cuya vigencia e idoneidad seguía intacta. Podemos entender esta defensa del Reglamento como la del propio Consejo de Indias ya que este se inspiró en la consulta mencionada, por lo que habría un espacio de disputa e intervención en el que el Consejo todavía tenía algo que decir al respecto. De hecho, estaba aplicando una política revisionista sobre la que se había dirigido desde la Secretaría de Marina e Indias y de la que terminaba diciendo que no había sido "intención de V.M. las novedades que introdujo aquel Gobernador, las que en aquellas distancias pueden causar irreparables perjuicios, por lo que es conveniente no dar motivo a los Gobernadores para que extiendan sus facultades a más de lo que V.M. les concede"[1114]. Sin hacer mención del nombre del marqués de la Ensenada, arremetía en las últimas líneas de la consulta contra una de las partes principales de la política de este.

9.6. El marqués de la Ensenada y la búsqueda de una política indiana para las islas Filipinas: consideraciones finales sobre el sistema del Galeón.

Podemos intentar esbozar un proceso jerárquico en las directrices que dio el marqués de la Ensenada para el comercio del Galeón de Manila, entre los años 1747 y 1752, tomando este último como año culminante en la definición de la política comercial del marqués para la Carrera del Pacífico, debido a la precisión de algunas de sus

[1114] Consulta del Consejo de Indias sobre las novedades…, Madrid 1-II-1755, en Consultas sobre novedades en el comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,98,N.3.

órdenes[1115]. En primer lugar tendríamos la Real Cédula de 1747 como establecimiento de un marco general de actuación para las autoridades indianas y su relación con la Secretaría de Marina e Indias sobre las cuatro materias ya conocidas. En segundo lugar tendríamos la Real Cédula de septiembre de 1751, ya analizada y comentada, cuyo propósito pudo ser el de dar a Ensenada una determinada información sobre los procedimientos que se habían seguido en aspectos concretos del Reglamento de 1734 y hasta dónde podía llegar la capacidad del gobernador y capitán general de Filipinas para solucionar aquellos perjuicios que se identificaran como tales. Al mismo tiempo serviría para medir la capacidad ejecutiva del gobernador a la hora de asumir facultades amplias para actuar sobre un tema concreto. No sabemos hasta qué punto Ensenada pudo conocer toda la información generada por esa Real Cédula ni los testimonios de su aplicación, pero seguramente muy poco ya que apenas un año después, en noviembre de 1752, culminaba el primer paso dado en septiembre de 1751 con la instrucción reservada al gobernador Arandía.

Posiblemente, no se decidiera a tomar una decisión más al respecto sobre el comercio del Galeón hasta tener una más amplia información de lo que pudiera haber generado en las islas la Real Cédula de septiembre de 1751, así como los primeros pasos que diera Arandía una vez hubiera tomado posesión del gobierno de las islas. Esto pudiera parecer una práctica impaciente por parte de Ensenada, pero seguramente tuviera más que ver con un afán de recopilación informativa de las islas para poder seguir concretando una línea de actuación que lo aproximara a unos fines precisos planteados.

Ya hemos expuesto la postura del Consejo de Indias respecto al mantenimiento del Reglamento del año 1734. Sin embargo, el tratamiento de este tuvo una atención institucional particular unos años después de su promulgación mediante una Junta para Filipinas formada en la Corte. Esta se compuso cuatro años después de la fecha del Reglamento ante la perspectiva del incumplimiento que se daba del mismo y las noticias que al respecto estaban teniendo lugar en la Península, facilitadas seguramente de forma interesada por el Consulado de Cádiz, pero también por otras autoridades indianas.

Podemos ver en el establecimiento de esta Junta un interés claro por la reforma del comercio transpacífico y la importancia que revistió el tema ante las sucesivas elaboraciones de reglamentos así como las dificultades que se dieron en su aplicación,

[1115] Esta precisión contrastaba con las expresiones de carácter general sobre el fomento económico de las islas y su relación con el proyectismo que ya hemos analizado en el capítulo IV.

algo a lo que no fue ajeno el último expedido. De los resultados de la Junta poco podemos conocer más allá de su establecimiento y su vigencia en la década de 1740. Esto nos lleva a pensar que todavía su funcionamiento pudiera ser retomado cuando Ensenada se hizo cargo de la Secretaría de Marina e Indias en 1743. En caso de que no fuese así habrían quedado sus deliberaciones y la acumulación de materiales de la que se hubieran servido sus miembros en las sesiones que realizaran a la hora de tratar el tema del comercio entre Manila y Acapulco.

En 15 de enero de 1738 se dirigió un escrito al conde de Montijo, presidente del Consejo de Indias por entonces, por parte del marqués de Torrenueva, secretario de Hacienda y también encargado de la Secretaría de Marina e Indias, sobre la Junta que debía formarse con el objetivo de formular un nuevo reglamento para el comercio de Filipinas. Este fue acompañado de una consulta y un informe adjuntos en los que se planteaba si era conveniente o no el Reglamento de 8 de abril de 1734 pese a que el Consejo no había considerado motivos suficientes para su alteración. En contra de los fundamentos del Consejo se hacía mención de las noticias que había proporcionado el marqués de Casafuerte, virrey de Nueva España y también los documentos que había proporcionado Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Casa de la Contratación, sobre los inconvenientes derivados del Reglamento "entendiendo con poderosos motivos lo contrario que el Consejo"[1116].

Las posturas de las partes implicadas ya eran de sobra conocidas y la acumulación de todas ellas solo producía una "perplejidad invencible", según Torrenueva, lo que hacía muy difícil resolver el debate que llevaba abierto ya varias décadas. Por ello había decidido el rey que el medio más adecuado era la formación de una Junta particular para que se encargara "en asunto tan grave de que se vea todo este negocio con los papeles pendientes que tratan de él". Los miembros señalados para su composición fueron el conde de Montijo, José Cornejo y José de la Quintana como consejeros de Indias y también Prudencio Antonio de Palacios, consejero del de Hacienda, recién llegado de México "con prácticas noticias de esta negociación". La Junta debía consultar "reservada y brevemente a S.M. lo que se le ofrezca y parezca más conforme a evitar las perniciosas consecuencias que se recelan en adelante, por uno y otro comercio haciendo presente el reglamento que podrá convenir para conseguir el acierto".

[1116] Copia del oficio del marqués de Torrenueva al conde Montijo sobre la conveniencia del Reglamento de 1734 y la Junta particular que debe tratar el tema, Buen Retiro 15-I-1738, en Oficio con copia de acuerdo sobre envío de caudales de particulares a Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,197,N.32.

Lo que nos dice el expediente es que la Junta no cumplió su cometido ya que en 1742 José del Campillo, secretario de Marina e Indias, volvía a insistir al marqués de la Regalía, presidente del Consejo de Indias, para que se hiciera cargo de la Junta y del propósito de la misma[1117]. Sobre la posible dejadez o incumplimiento de la Junta podemos aducir la crisis hacendística por la que atravesó la Monarquía a partir de la década de 1730 y que culminó con la bancarrota de 1739, aunque es más probable que el tratamiento de forma aislada y particular del comercio de Filipinas por una Junta fuera más bien una consecuencia derivada de esa situación de crisis. El año anterior del establecimiento de la Junta particular se habían dado por parte de Torrenueva órdenes para la creación de otra junta encargada de aumentar los recursos de la Real Hacienda. Esta fue la conocida como Junta de Medios establecida en 1737[1118].

No sabemos en qué medida las necesidades hacendísticas pudieron precipitar una reforma del comercio transpacífico pero no sería raro pensar que los abusos que se denunciaban calaran en unos ministros que veían con preocupación salidas de plata por encima de lo permitido cuando tenían encima una grave situación como para disponer de las rentas de la Monarquía. Además que si recordamos mencionaba el rey en su orden a "uno y otro comercio", por lo que a pesar de la particularidad del comercio de Filipinas la atención también estaría centrada en Cádiz y el Atlántico. Por tanto, el contexto que apremiaba la constitución de la Junta particular no solo tenía un componente exclusivo como el tema de formular un nuevo Reglamento, sino que a este acompañaba una difícil situación general. Una situación general que no pudo controlarse más allá del año 1739 cuando fue inevitable el decreto de suspensión de pagos, precipitándose ese mismo año la declaración de guerra por parte de Inglaterra.

La interrupción de su actividad en ese caso vendría dada por el inicio de la guerra en 1739, entendiendo que el conflicto centraría toda la atención de los consejeros y secretarios de la Monarquía, pasando las resoluciones comerciales a un segundo plano. Un tema que se reabriría con la paz en 1748 y en el que se ocupó Ensenada. Se trataría por tanto, de una interrupción forzada por las circunstancias bélicas. Una vez Ensenada se vio libre de la mayor atadura en la dirección de las Secretarías como había sido la guerra pudo centrar sus esfuerzos en conseguir los objetivos planteados de forma

[1117] Copia de oficio de José del Campillo al marqués de la Regalía sobre el pedimento hecho al conde Montijo en 1738, Buen Retiro 23-VI-1742, en Oficio con copia de acuerdo sobre envío de caudales de particulares a Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,197,N.32.
[1118] DELGADO, 2007: 91-93.

general en lo que podemos denominar su "proyecto reformista", que alcanzó su mayor definición en la *Representación* de 1751[1119].

Uno de ellos y que había sido recogido en la instrucción reservada, era el de librar a Nueva España de la remisión del situado anual a las islas. Esto evidentemente no podía hacerse sin más, sobre todo cuando la tendencia de los gobernadores había sido la contraria: el aumento del situado como pilar básico del sostenimiento de las fuerzas hispánicas en las islas.

No tenemos muchas pistas de la vida institucional de la Junta particular para la reforma del comercio transpacífico que se formó después de la promulgación del Reglamento de 1734. Sin embargo, cuando el Consejo de Indias se aplicó a revisar en varias consultas los resultados de la actuación de Ovando en base a la aplicación de la Real Cédula de primero de septiembre de 1751 se puede intuir que el trabajo que pudiera realizar la Junta, si es que pudo proporcionarlo, no fue tenido en cuenta a la hora de postular una reforma del comercio filipino con Nueva España. No hay que olvidar que hubo miembros del Consejo que participaron en la misma, pero lo que podemos destacar de la posible relación que hubiera entre la actividad desplegada por aquella Junta con la del Consejo fue que este apostó y defendió el Reglamento de 8 de abril de 1734 como el mejor resultado de la intervención institucional en ese tema. Es posible también que el Consejo no fuese partidario de reabrir el debate sobre todo cuando en su seno se dieron tendencias diferentes en la consulta previa de 1733 que alumbró el Reglamento posterior[1120].

Al igual que hemos tomado un precedente que pudo servir a Ensenada para apoyarse y, a partir del cual, tomar decisiones sobre el comercio transpacífico por la atención que se había concentrado sobre el tema en la Junta particular de 1738 y aun después en el reinicio de su actividad en la década siguiente, podemos ver también los efectos o la valoración que las medidas que se tomaron durante los años en los que Ensenada dirigió la Secretaría de Marina e Indias despertaron en las islas Filipinas. El testimonio principal con el que contamos fue el que proporcionó el fiscal de la Real Audiencia de Manila, Francisco Leandro de Viana[1121], en 1767, unos años después de que Ensenada fuera apartado del poder.

[1119] Véase el capítulo III.
[1120] Consulta sobre comercio de Filipinas, Madrid 23-XII-1733, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,95,N.98.
[1121] YUSTE, 2009: 141-158.

Del escrito que elaboró Leandro de Viana solo nos interesa destacar algunos aspectos en los que describe el funcionamiento del sistema del Galeón de Manila que nos pueden ayudar a entender algunas de las dinámicas que hemos tratado más arriba, especialmente las tensas relaciones que se daban entre los gobernadores y los miembros del Cabildo secular de Manila y los compromisarios de comercio, más cuando los primeros se hallaban en posesión de amplias facultades con las que intervenir, remarcando y entorpeciendo algunos de los privilegios apropiados o "creados" para una reducida élite a la sombra del control del comercio del Galeón. Pero, a pesar de las situaciones que pudieran darse o impulsarse a partir de las reales cédulas que hemos visto o de actuaciones promovidas por parte de Ensenada, la sentencia dada por Francisco Leandro de Viana al respecto fue muy clara, en el punto trece de su carta decía:

> El Gobernador Marqués de Ovando, tuvo especial orden de V.M. para remediar los desórdenes de el repartimiento de Boletas. Don Pedro Manuel de Arandía, la tuvo más estrecha, con la agregación de la Real Cédula de facultades, que le concedió V.M. para desterrar todo abuso, sin que nadie se le pudiera oponer, y con la obligación de obedecerle todos, sin réplica, aunque obrase contra lo establecido por Leyes; y no obstante esta autoridad, que le comunicó la soberanía para el remedio de los excesos de este Comercio, y señaladamente para el repartimiento de Boletas, con exclusión de los prohibidos en el reglamento, no alteró cosa alguna en este punto, y continuó en su Gobierno la misma transgresión, que en los antecedentes […].[1122]

En pocas líneas dejó sentado Viana el impacto que las directrices ensenadistas tuvieron en las islas. Esto aparentemente daba una imagen de que el comercio del Galeón, o mejor dicho su reforma, era irremediable excepto que se aplicasen medidas mucho más radicales como podían ser abrir el comercio sin ningún tipo de limitación o anular completamente la Carrera del Pacífico. Lo que podemos deducir es que así como José Patiño en la década de 1730 puso sus esperanzas en que la apertura de otro circuito comercial con las islas desviara parte de ese tráfico real hacia la Península con el que poder ajustar el comercio transpacífico a los términos marcados por el permiso

[1122] Carta de Francisco Leandro de Viana informando extensamente en dos partes: la primera en 46 capítulos sobre los abusos y fraudes y la segunda en 18 sobre el número de piezas permitido, Manila 15-VII-1767, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,940,N.1, ff. 942v.-943r.

concedido, lo mismo pudo concebir Ensenada de manera similar a los registros sueltos que desde los años de la guerra se aventuraban directamente hacia las costas del Pacífico suramericano.

Si observamos el dispositivo comercial que se mantuvo después de la Paz de Aquisgrán en 1748, y que con más atención intentó definir Ensenada desde el año 1750, podemos entender una lógica parecida a la aplicada por Patiño unas décadas antes. El sistema de los navíos sueltos de registro había proporcionado a la comunicación comercial del Atlántico un aumento de su entramado, lo que podía conllevar que la demanda que se satisficiera a través de la Carrera del Pacífico se viera disminuida por el incremento de esa intensidad atlántica. Ensenada, en vista de esos resultados y con la esperanza de mantenerlos, habría proporcionado una serie de medidas respecto al comercio del Galeón que formaron parte de la instrucción reservada del año 1752 y que, pensamos, pudieron formar parte de esa lógica comercial con la vista puesta en mantener esos rendimientos que se estaban dando por la vía gaditana. Así procuraría que el tirón por el Pacífico del comercio oriental no debilitara la nueva forma de la vía atlántica, la cual podía prestarse a un control más cercano por parte de las autoridades peninsulares, como las palabras de Viana parece que confirmaron.

Lo que también ofrecen las palabras del fiscal es que la madeja de intereses que rodeaba al comercio del Galeón en las islas Filipinas era lo suficientemente densa como para atrapar en poco tiempo a los gobernadores, a pesar incluso de ver reforzado su poder y autoridad. En este caso quedaba expuesto que cualquier intervención que se intentara sobre el comercio entre Manila y Acapulco tenía pocos visos de resultar efectiva.

De la práctica del comercio del Galeón en las islas decía Viana que se trataba de "un mal tan envejecido como grato a toda esta República, que adolecía de él"[1123]. El primero de los abusos hechos sobre el Reglamento del año 1734 sobre el que pone atención fue la ligereza en la disposición de las boletas incumpliendo los capítulos cinco y seis del citado Reglamento. Sobre todo llamaba la atención por la venta que se hacía de las boletas, extendiéndose la práctica y costumbre más allá del grupo permitido de vecinos que comprendía únicamente a las viudas y a los pobres para poder hacerlo. Estas se repartían y vendía a precios tan altos que perjudicaban a los verdaderos vecinos comerciantes. El retrato que hacía Viana de esa situación era el siguiente:

[1123] Ibídem: f. 939r.

> […] sean poco más o menos de setecientas a ochocientas, y los que tienen Caudal conocido para Comerciar, y cargar los Galeones, no lleguen a cuarenta: estos son los que se debían fomentar, como que de ellos pende la conservación de la república, y el acrecentamiento de los Reales intereses, pagando, sin fraude, los derechos Reales; pero al contrario sucede, porque repartiéndose, por ejemplo, el Buque de un mil Boletas, a setecientas y cincuenta Personas, solo tocaron más doscientas y cuarenta piezas, a los cuarenta comerciantes; precisados a comprar las otras setecientas y sesenta piezas a los demás, que no tienen Caudal para comerciar, y que tiranamente venden este Buque, poniéndole los más años un precio exorbitante, como, que saben la necesidad, que los Comerciantes tienen de comprarlo […].[1124]

De esto resultaba ser el número de los denominados "boleteros" muy amplio y el de los mercaderes, que realmente se servían de su propio caudal, muy reducido. Los primeros acababan imponiendo al resto los precios que querían del espacio de carga, ocasionando un grave perjuicio a los cargadores. Decía Viana que este era el origen de todas las componendas, desórdenes y fraudes que se sucedían después porque el "partido" de los "boleteros" era poderoso y contaba con protectores. Estos, para mantener su actuación, permitían posteriormente a los comerciantes otra serie de desórdenes sobre el Reglamento. Se trataba de un procedimiento difícil de cambiar porque sin la presentación de boletas en la contaduría no se permitía el embarque de las piezas[1125].

Las componendas que se practicaban con las boletas no quedaban aquí. Los dueños pobres las retenían y ocultaban lo que propiciaba que aumentara la demanda por parte de los mercaderes y en el momento en el que más apremiaba el tiempo para el embarque por las disposiciones gubernativas era cuando afloraban, no pudiendo evitar los mercaderes comprarlas a excesivos precios llegando incluso en ocasiones a no poder resarcir esos gastos después de la venta en Acapulco con el beneficio de un 120%. Otros casos que se daban eran una gran acumulación de boletas por parte de un solo individuo que luego las revendía a voluntad. También decía que muchos vendían una misma boleta a cuatro o más comerciantes, quienes para asegurarla adelantaban el dinero pero que después se quedaban sin él y sin boleta[1126]. Esto nos da una idea de la extensión del "mercado" de las boletas y el negocio que giraba en torno a las mismas, en el que las

[1124] Ibídem: f. 940v.
[1125] Ibídem: ff. 940v.-941r.
[1126] Ibídem: f. 941r.

licencias de carga se convertían en objeto de las transacciones previas a lo que era el comercio propiamente dicho entre Manila y Acapulco.

En vista de lo expuesto por Viana podemos pensar que algunos de esos acaparadores podían identificarse con los miembros del Cabildo secular de Manila quienes en función de sus cargos, además de como vecinos, y las funciones que desempeñaban después en relación al comercio del Galeón se veían con una importante cantidad de boletas en sus manos, llegando a las varias decenas por lo que hemos podido ver mediante las denuncias hechas por Ovando y Arizala. En el momento en el que Ovando aplicó la Real Cédula de septiembre de 1751 en el repartimiento de 1753 podemos entender que la reserva que hizo sobre sí mismo para repartir novecientas boletas despertara más que sospechas y enfados en el cuerpo de "boleteros". Esto nos lleva a preguntarnos hasta qué punto el verdadero cuerpo de comerciantes de las islas estaba en desacuerdo con las medidas que intentaban aplicar los gobernadores y si estos se veían supeditados a la facción de los "boleteros" teniendo que acallar sus propias quejas transmitiéndolas únicamente mediante las conveniencias que tuvieran aquellos en función de los agravios que pudieran padecer en el control de la situación y el comercio real de Manila.

En parte lo dejaba claro Viana cuando había afirmado que el negocio de unos se solapaba y permitía los abusos de otros. Añadía que la representación de los mercaderes se realizaba por los compromisarios, ocho en total, que se unían al cuerpo de la ciudad y que cuando se trataban asuntos de comercio entre estos y los capitulares prevalecía una mayoría favorable a los "boleteros". De ahí que los comerciantes cedieran "al partido contrario, que es poderoso, y compensan el daño de el excesivo precio a que pagan las Boletas, con la utilidad que les resulta de los fraudes consentidos de la Real Hacienda". Los protectores de esta facción quedaban rápidamente identificados por el fiscal: el gobernador, los ministros, los eclesiásticos, quienes al verse incluidos en los repartimientos actuaban también como "boleteros" más que como comerciantes, y si no eran capaces de venderlas al precio que querían cargaban en el galeón, perjudicando de la misma forma al reducido gremio de cargadores según denunciaba Viana. Y porque eran muy pocos los vecinos que comerciaban con su propio caudal y que pudieran contar con uno superior al de 3.000 pesos[1127].

[1127] Ibídem: ff. 942r-v.

Si atendemos a la exposición de Viana en este punto podemos entender las protestas que tanto suscitó la intervención de Ovando en el repartimiento de las boletas del galeón *Santísima Trinidad* el año de 1753. Estas se vieron motivadas por la decisión del gobernador de formar una junta al margen de las autoridades locales para repartir entre los vecinos 1.100 piezas de las 2.000 que fueron solicitadas aquel año. Las novecientas restantes las adjudicó el gobernador directamente. Esto posiblemente hizo perder fuerza a la facción de los "boleteros" ya que hizo de Ovando el principal responsable del reparto o hizo que la posición de estos en el comercio del Galeón se viera en manos del gobernador. También podemos pensar que la facción de los mercaderes pudiera verse afectada.

Según la descripción que hacía Viana del orden de los fraudes y la información proporcionada por Ovando mediante el repartimiento efectuado en 1753 podemos intentar encuadrar a cada parte según los intereses que representaban. El cuerpo de los boleteros además de ser la facción principal y más numerosa tenía como representante principal al Cabildo secular y los compromisarios de comercio. A estos se sumaban los oficiales reales, oidores y demás servidores del rey a los que se unía el gobernador. La ciudad de Manila y sus capitulares hacía partícipe, a través de la Junta de Repartimiento, del mercado de boletas a un número importante de vecinos. Después llegaba el turno de los comerciantes propiamente dichos, quienes debían tener permitidos una serie de fraudes para rentabilizar lo máximo posible la alta inversión previa en la compra de boletas para obtener espacio de carga suficiente. Esta organización pudo verse alterada en parte por la actividad de Ovando, primero hacia los boleteros como ya hemos dicho, y después hacia los vecinos mercaderes porque las fraudulentas introducciones que hacían los tripulantes, oficiales, pilotos y general de los galeones estarían relacionadas con esa permisividad posterior al manejo de las boletas y que hacía que los navíos se cargaran al margen de sus registros oficiales, teniendo a los pasajeros y a la marinería como factores informales de la carga.

Por otro lado, extender el cuerpo de los "boleteros" a costa de ampliar el número de beneficiarios reduciendo la concentración de estas probablemente permitiría que el precio de las boletas fuese menor al ampliarse el número de vendedores. Algunos de los individuos que servían en el galeón durante la navegación y con el repartimiento hecho por Ovando, aparte de las boletas puntuales que recibieron, contaban también con la autorización de poder embarcar unas cajas de permiso. Según el capítulo 16 del Reglamento de 1734 tenían permitido embarcar estas los marineros y soldados con

excepción de los oficiales. Solo podían llevar a bordo una caja para su ropa en la que podían incluir un valor de treinta pesos comerciables en géneros. No obstante, la práctica fue bien distinta a lo contemplado en el Reglamento. A los oficiales se les permitió embarcar dos petacas que no pagaban derechos reales, algo que perjudicaba a los vecinos comerciantes ya que las operaciones que realizaban los oficiales conllevaban mucho menor coste en comparación con los fardos. Lo mismo que sucedía con las petacas tuvo lugar con las cajas de permiso que además se concedieron duplicadas, dos en vez de una:

> […] de modo que si la Tripulación constaba de doscientas y cincuenta plazas, se embarcaban doscientas y cincuenta Cajas con título de Permiso, y otras tantas de Combés (que son menores) verificándose no solamente el exceso y transgresión del citado Capítulo 16 sino el embarazo, que ocasionan las referidas quinientas Cajas, embarcadas fuera de Bodega, con increíble daño de los Navíos, que navegan empachados, y con el riesgo a que van expuestas las vidas, y las Haciendas, en unos viajes los más largos y penosos que hay en todo el mundo.[1128]

Si Ovando pretendía evitar esta situación con el reparto de parte del espacio de carga del buque entre la tropa y la marinería, así como a los oficiales y general del navío para que los excesos verificados a través de las cajas de permiso se redujeran o no tuvieran lugar, al tener permitido embarcar por las boletas que se les adjudicaron, es difícil pensar que esa pretensión se cumpliera. Lo más probable es que el espacio de carga representado por las boletas lo vendieran a los mercaderes de caudal de las islas y continuaran sirviéndose de las cajas de permiso que les daban un beneficio destacado y un menor coste que hacer uso del espacio de carga estipulado en el navío. Pero la conexión con los intereses comerciales entre esas plazas del navío y los mercaderes manilenses podemos verla en la afirmación hecha por Viana: "lo cual consiste en que regularmente se proveen las Plazas de la Tripulación en los sujetos, que por conseguirlas, ceden las Cajas de Permiso; y por este interés se han tolerado tantos excesos, y se suelen dar Plazas de Artilleros y Marineros a ineptos e inútiles."[1129]

El siguiente notorio quebranto del Reglamento de 1734 era el de la valoración que se hacía de las piezas que se cargaban en los navíos. Este procedimiento estaba recogido

[1128] Ibídem: ff. 947r.-v.
[1129] Ibídem: ff. 948r.-v.

en los capítulos tercero y duodécimo en base a la presentación de facturas juradas por parte de los vecinos pero la alteración se produjo por el establecimiento de una Junta de avalúos, la cual no aparecía recogida en el Reglamento. En esa Junta no se presentaban las facturas sino que los compromisarios del comercio valoraban las mercancías a embarcar y a partir de lo ejecutado formaban los comerciantes sus manifestaciones que eran las que presentaban en la contaduría por lo que la carga siempre se ajustaba al permiso. A esto se unía la artificial relación entre el permiso de 500.000 pesos y un total de 4.000 piezas, adjudicando a cada una de ellas un valor máximo de 125 pesos pero "con corta diferencia, vale lo mismo una Carga de un mil Piezas, que la de dos mil; y que casi todos los años importaba su valor principal de Manila un millón de pesos, poco más o menos: lo que consiste, en que cuando se embarcaban un mil piezas, valía el Buque muy caro, y no se llenaba con géneros finos; y cuando se embarcaban dos mil y más Piezas, se llenaba de géneros gruesos, por lo barato de el buque". Este valor más o menos constante del buque se apoyaba también en que los vecinos obtenían las mismas cantidades de las obras pías para los riesgos de Acapulco ya se tratara de una carga entera, de media carga o una cuarta parte y estas, sin incluir los caudales de los comerciantes, excedían por triplicado y cuadruplicado el valor de los géneros que se habían manifestado y preparado para su embarque[1130].

Sobre esto, no podemos saber hasta qué punto se dejarían notar las fluctuaciones en la estabilidad de la institución financiera del comercio del Galeón como fue la Mesa de la Santa Misericordia de Manila, la más importante de las islas pero no la única. Los testimonios que pudiera proporcionar Viana serían de su etapa como fiscal en las islas sin confirmar si la situación se podía hacer extensiva a periodos anteriores. Pero a pesar de esta duda, la práctica sí parecía tener antigüedad a pesar de las coyunturas que pudieran afectar al crédito comercial de las obras pías que es en lo que ponía énfasis la declaración de Viana. No quería llamar la atención sobre las cifras concretas de las cantidades aplicadas por las obras pías al comercio, sino la proporción que guardaba su solicitud en relación con la valoración que se hacía de las mercancías y la cantidad que de estas se embarcaban. Como si de un rastro de la irregularidad que se practicaba se tratase.

Lo que podemos destacar de estos dos aspectos mencionados, tanto de la composición de una Junta particular que se encarga de la revisión y elaboración de un

[1130] Ibídem: ff. 943r.-944v.

nuevo Reglamento, apenas cuatro años después de haberse expedido el último en el año 1734, como de las descripciones hechas por Leandro de Viana sobre el comercio real del sistema del Galeón, es la importancia que guardaban a la hora de entender mejor el contexto en el que Ensenada abordó su política indiana para el caso de Filipinas. Por un lado, el de la actividad institucional en el centro decisorio de la Monarquía sobre una cuestión a la que no se llegaba a dar una forma cerrada como era definir el comercio de la Carrera del Pacífico y su encuadre en el resto del sistema comercial de la Monarquía. Por otro lado, nos encontramos con una realidad denunciada y no del todo desconocida, aunque quizá no con el grado de detalle aportado por Leandro de Viana, que reflejaba el enorme contraste entre las aspiraciones reformistas y el poder de unos usos y costumbres asentados desde la cabecera manilense hasta la terminal portuaria de Acapulco.

* * * * *

La distancia que guardaban ambas situaciones era enorme y la complejidad para actuar sobre el sistema del Galeón de Manila, más allá de la reformulación teórica con consecuencias efectivas en el archipiélago, se ha podido comprobar que era casi una quimera. No obstante, no faltó determinación a Ensenada para afrontar esa difícil tarea y más cuando en sus manos se encontraba la capacidad decisoria de gran parte de los asuntos concernientes a Indias y la voluntad de imprimir a la política americanista de la Monarquía un sello distintivo, pero inspirado en lo que se había venido fraguando en las décadas anteriores para las islas.

Esto a su vez nos permite considerar que el ámbito de definición de una política americanista concreta para las Filipinas desbordaba el marco institucional de la Corte y el de los protagonistas que en esta eran partícipes de su elaboración. Dicho ámbito abarcaba la doble fase de su impulso como la de su recepción en el espacio indiano concreto de su aplicación y la posterior respuesta por parte de los implicados en el contexto local, tanto por los que eran depositarios de la acción como de los que pretendían aplicar su influencia sobre esta para cambiarla en su provecho o, al menos, desviar su impacto. De esta forma se establecería un juego entre ejecución activa y contestación reactiva que, únicamente combinadas, darían forma completa a lo que podemos llamar política americanista y que, de manera inevitable, quedaba definida por la permeabilidad bidireccional de los actores implicados, tanto en su fase de creación

como de plasmación ejecutiva, pero que no alcanzaría una definición completa sin la respuesta desde las Indias.

Por ello, la estimación que pudiera hacerse en términos de éxito o fracaso, como también de orden, aceptación y cumplimiento, no sería completa si no atendemos a dicha integración entre el postulado de una etapa creativa y la que podemos denominar re-orientativa de esas directrices. Así la definición de una política americanista para las Filipinas tendría una mayor dimensión que abarcaría una intervención multiespacial, y en diferentes tiempos por las propias dimensiones territoriales de la Monarquía, cuya maleabilidad vendría proporcionada por la capacidad activa que podían imprimir todos aquellos actores involucrados.

La impronta que pudo dejar la acción de Ensenada en materia indiana tuvo un corto recorrido ya que en los años en los que pudo desplegar de manera más plena las directrices de su política reformista no contaron con la continuidad suficiente como para que se hicieran notar en las Indias, aunque esto no significó que no pudieran identificarse algunos de los procesos que se pusieron en marcha bajo la función de secretario de Marina e Indias para Filipinas como hemos tenido ocasión de comprobar en dos de los planos más importantes que afectaban a las islas y que más preocupaban por aquellos años: la oportunidad de la transformación económica del archipiélago y la reforma del sistema del Galeón de Manila, eje principal de la presencia española en Asia y vaso comunicante entre aquellas posesiones tan remotas y América. Sin embargo, aunque pudiera tratarse de un periodo breve, no por ello dejó de influir en la posterior continuidad del reformismo borbónico en las Indias, constituyendo por sí mismo un capítulo importante el del proyecto ensenadista como receptor y depositario de ideas y acciones anteriores, así como dinamizador e impulsor de estas y otra que, posteriormente retomadas, tuvieron un mayor alcance y culminación.

CONCLUSIÓN

El reduccionismo con el que se expresó Ensenada en su *Representación* de 1751 al calificar los recursos indianos como contingentes, parecía más una llamada de atención al interlocutor que una realidad manifiesta. A lo largo de este trabajo hemos visto y analizado cómo el despliegue y actividad del hombre de Estado superaron con creces cualquier relación que se ajustara a dicha afirmación. La consideración hecha en aquel momento no podía minimizar ni ocultar todo el dispositivo necesario para coordinar e imprimir un carácter determinado a la política americanista que se adecuara a todo el marco reformista ideado por Ensenada para el conjunto de la Monarquía.

En el primer capítulo hemos podido comprobar cuáles fueron las bases esenciales y los temas más importantes que definieron el reformismo borbónico de la primera mitad del siglo XVIII. Emplear este término nos hace correr el riesgo de movernos dentro de una amplia categoría. No obstante, la precisión de los casos tratados supone, primero, un ejercicio de interés y concreción, y, segundo, una muestra significativa de lo que los actores y protagonistas valoraron como imprescindible para la transformación y potenciación de la Monarquía: la Hacienda Real y el comercio con las Indias. Estos fueron tomados como pilares sobre los que debían proyectarse los horizontes de una Monarquía Hispánica transmutada con el cambio de siglo.

Dicho binomio fue comprendido sobre la relación que pudo establecerse entre ambos. Sin duda, una mayor capacidad hacendística se traducía en un mayor poder militar y, por tanto, en un mayor peso en el juego diplomático y estratégico de las relaciones europeas, en las que Francia y Gran Bretaña eran los dos principales contendientes. Las Indias, en función de la capacidad de recuperación de la que se quiso hacer gala después de la Guerra de Sucesión y la Paz de Utrecht, fueron vistas como una fuente con la que alimentar y mejorar el rendimiento de los recursos reales. Este, sin duda, era un principio ya asentado desde hacía muchas décadas, incluso desde la propia incorporación de las Indias a la Corona, pero con sus peculiaridades seculares.

En este caso se sucedieron cambios normativos en la Carrera de Indias que respondían, por un lado, a las mismas transformaciones coyunturales de las que se derivaban y, por otro lado, fueron motivados como respuesta con la que obtener ventaja dentro de ese mismo contexto. Era esa la capacidad de intervención con la que debían contar los denominados reformistas, servidores de la Monarquía que, por la posición que ocuparon en el orden de la administración real, tenían a su alcance la posibilidad de

hacerla efectiva. El hecho de que se tradujera en un éxito o en un fracaso escapaba, en más de una ocasión, al propio poder del ministro o secretario impulsor. El marqués de la Ensenada no fue una excepción.

La viabilidad de un proyecto no pasaba exclusivamente por el propio reconocimiento que adquiriese su contenido. Podía reunir aprobación, interés e, incluso, ilusión por el alcance y resultados que podrían obtenerse de su aplicación, pero precisamente la plasmación de una política concreta no escapaba de un laberinto orgánico, en el que hubiera una institución que lograra imponerse de forma definitiva sobre otra. Esto lo hemos podido apreciar a la hora de tratar la política americanista que intentó definir y, posteriormente, aplicar Ensenada y los resquicios y obstáculos que tuvo que sobrepasar en muchos casos por la lógica y práctica de la burocracia y funcionamiento institucional del servicio real.

Este circuito en el que se desenvolvía la tarea del marqués nos ha permitido comprobar que el sistema institucional de ámbito indiano no se hallaba tan simplificado como la creación de la Secretaría de Marina e Indias podría dar a entender. En ningún caso se trató de un proceso sustitutivo en el que la nueva institución, que adquirió peso con la nueva dinastía en el trono, pasara a representar la primera línea de la actuación política del gobierno de las Indias en la Península. Más bien, esa posición dependía de la propia actuación de los titulares de dicha Secretaría. De la misma forma, la persistencia a la que pudiera sujetarse el Consejo de Indias, como detentador del protagonismo en la intervención de las cuestiones indianas, pasaba por la fuerza corporativa que pudieran hacer valer los miembros que lo componían.

Esto tampoco nos lleva necesariamente a la imagen de la oposición constante. No se trataba de un enfrentamiento abierto y mantenido, pero sí es cierto que la disputa por el protagonismo a la hora de actuar como cauce administrativo del servicio real en Indias fue prolongado y marcó la actuación de los secretarios de Marina e Indias, así como su relación con el resto de instituciones implicadas en la gobernación indiana. En el caso particular de Ensenada, este no fue ajeno a servirse de las juntas específicas para canalizar determinados temas que tocaban a las Indias, teniendo en este caso el Consejo de Indias un menor papel, pero sin ser obviado.

La participación del Consejo, sin ser protagonista, pero sí compartida en unos términos relativamente similares a los que podía suponer la Secretaría de Marina e Indias la hemos podido comprobar en el caso del seguimiento que se hizo en la Península del proyectismo isleño. Este mismo procedimiento quedó patente en el

análisis y tratamiento que desde el complejo administrativo indiano de la Corte y su posterior resolución a la hora de trasladar una decisión final a las islas Filipinas se dio por parte de ambas instituciones. Eso sí, una resolución de perfil ensenadista e inspirada en una instrucción reservada de fuerte componente ejecutivo.

Este aspecto, de tensión sostenida que encauzaba la acción de la política americanista, no fue ajeno a la posición que ocupó Ensenada como secretario de Marina e Indias. No se trataba de una cuestión menor, ya que al quedar definido el espacio político en el que podía circular la acción del gobierno indiano peninsular, quedaba a discreción de Ensenada el que pudiera granjearse una mayor amplitud de intervención para definir la política a aplicar. Como titular nombrado de la Secretaría de Marina e Indias esto no suponía duda, debido a que se convertía en cabeza de una las instituciones a las que le correspondía ese papel. No obstante, la posición del Consejo de Indias no fue la del desplazamiento ni la subordinación por el mero hecho de que ese espacio político mencionado se hallase ahora en disputa. De esta forma, el propio contexto institucional en el que debía tener lugar el desenvolvimiento de una política concreta para las Indias se convirtió en un factor influyente, tanto en el mismo proceso de concreción de la misma como en el alcance de su aplicación.

Además, esta influencia es perceptible en los primeros años en los que Ensenada ocupó dicho cargo. Hemos podido distinguir dos fases que marcarían una actitud prudente del marqués sucedida por otra de mayor confianza en la que el papel que atribuyó a las Indias quedaba ya plasmado dentro de un proyecto mayor de reforma. La fecha aproximada quedaba establecida con la *Representación* que hizo al rey Fernando VI el año 1751, momento a partir del cual el secretario de Marina e Indias contaba con un mayor asentamiento y una posición institucional más firme ante el monarca como para encauzar y dar personalidad a algunos aspectos concretos dentro de la corriente que suponía el reformismo y su extensión ultramarina.

Esta referencia cronológica no significaba una línea divisoria radical entre un periodo previo de inacción y otro de completa impronta personal. Se trató de un proceso más fluido ya que muchas de las medidas adoptadas a partir de 1751 no serían del todo comprensibles sin atender a actuaciones previas. Esto se ha podido ver claramente en el caso de las islas Filipinas donde, al igual que en el conjunto de lo que suponía la política americanista y su abordaje por parte de un responsable como Ensenada, la recopilación de información y situación general de las islas se hacía fundamental como paso previo al desarrollo de una acción a aplicar. Una necesidad agravada por la guerra contra Gran

Bretaña (1739-1748) y que había llevado al estadista al corte de las comunicaciones con el archipiélago como mal menor para evitar otro desastre como el que había significado la captura del patache *Covadonga* en 1743. Reincorporar esa fluidez y, especialmente, contar con noticias amplias y detalladas fue un paso imprescindible sobre el que poder actuar posteriormente.

No obstante, hubo un desfase debido a la distancia por lo que dirigir intencionalmente una política americanista diseñada para las Indias y, concretamente, para Filipinas desde su concepción en origen hasta los fines que se pretendían alcanzar era un recorrido que muy pocas veces pudieron cumplir los titulares de la Secretaría de Marina e Indias. En el caso de Ensenada, fue este partícipe de su articulación desde la Península hasta su plasmación más completa en la Real Cédula de 1751 y la posterior instrucción reservada de 1752. Pero lo que no pudo observar ni dirigir Ensenada fueron los resultados o las consecuencias que empezaron a brotar con la actuación de los gobernadores que más involucrados se vieron en sus directrices: el marqués de Ovando y Pedro Manuel de Arandía.

El análisis del proyectismo referente al archipiélago nos ha permitido ver el papel que jugó Filipinas en la compresión reformista y en la visión de su potencial transformación económica. Al igual que se trazó una conexión entre Real Hacienda e Indias, lo mismo se hizo con las islas como eslabón imprescindible de estas últimas. En las primeras décadas de la presencia castellana en el archipiélago se fue estableciendo una conexión con el occidente novohispano basado en el comercio del Galeón de Manila del que se derivó el tratamiento fiscal que uniría la gobernación al Virreinato, cuyo producto del rendimiento mercantil, el situado, fue uno de los principales sostenedores de las cajas manileñas. Sin embargo, no fue el aporte principal, a pesar de la imagen y control que sobre este podía ejercer el gobernador de las islas.

Esta imagen de dependencia fiscal, así como la posición privilegiada del archipiélago como intermediario entre las mercaderías de Oriente y la plata americana, creó una representación de las islas en las que su transformación y la introducción de cambios respecto a su relación con el resto de las Indias y, por extensión con la Monarquía, se hacía necesaria. La voluntad de cambio quedó plasmada en muchos textos y manuscritos a partir de los cuales hemos podido caracterizar un proyectismo para el archipiélago de fundamento peninsular y otro originado en las mismas Filipinas de carácter ligeramente distinto en su representación, del que hemos podido identificar algunas variantes. Cada uno contó con aspectos particulares en su expresión, pero esta

distinción en la forma no hizo sombra a la cuestión de fondo como fue la transformación económica que imperó en todo el proyectismo hispánico que trató sobre las islas.

En ninguna de estas dos grandes perspectivas se puso en cuestión la continuidad ultramarina de la Monarquía como conjunto, pero sí se apreciaron algunas diferencias en el criterio de valoración en cuanto al aporte que las islas podían representar para el poder real. Desde la panorámica peninsular fue característico el aumento del comercio exterior de las islas ya fuera este complementario al sistema del Galeón de Manila o sustitutivo del mismo. Los dos protagonistas de una y otra tendencia fueron José Patiño y José de Carvajal, ambas figuras representativas de los reinados de Felipe V y Fernando VI.

En el caso filipino, el detalle y descripción del desarrollo económico de las islas fue mayor. Ya que mientras que se tuvo presente el comercio exterior isleño representado por el Galeón de Manila, al mismo tiempo se centró en igual proporción en la capacidad y potencial que podían experimentar el archipiélago volcándose activamente en la actividad mercantil de Oriente, no únicamente como receptor de mercaderías, sino como exportador con las costas asiáticas. Además, desde el punto de vista isleño el comercio transpacífico era intocable, al contrario de lo que había propuesto José de Carvajal, aunque no se escatimaron propuestas para su reforma.

La Real Cédula de 1 de septiembre de 1751, a pesar de los pocos años en los que estuvo vigente por la estrecha vinculación que tuvo con una forma de entender el ejercicio y práctica del gobierno de las Indias, así como la relación jerarquizada y subordinada con el secretario de Marina e Indias, reconociendo en ello incluso más una aspiración que una realidad fácilmente practicable, puso de manifiesto, por la resolución de su contenido, el instrumento en el que podía convertirse para la intromisión de la capitanía general y gobernación de Filipinas en el Reglamento de 1734 desde una posición de fuerza, tanto en su reforma teórica como práctica. Mostró abiertamente la colisión de fuerzas que podían darse en las islas entre los beneficiarios de una interpretación del comercio transpacífico y aquellas que representaban la voluntad de la Corona desde un punto de vista oficial, ya que no faltaron al gobernador decisiones algo distintas del espíritu de la Real Cédula. Aunque podemos entender en esto más una denuncia, pese a la carga de duda que pudiera tener su acción como continuadora de una imprecisión, que la flaqueza a la hora de afrontar la aplicación decidida del despacho de Ensenada.

Al mismo tiempo que el gobernador tomaba una serie de medidas apoyadas en la provisión de facultades que le proporcionaba la Real Cédula, para ello daba muestras de la forma en la que se habían producido determinadas acciones a la hora de entender y aplicar el Reglamento del Galeón. Que Ovando no hiciera una relación previa de los desórdenes, abusos y perjuicios que iba a combatir, como paso justificativo de su intervención posterior, no significaba que el hecho de actuar directamente sin ese descargo previo pudiera restar valor a las modificaciones que aplicó como una forma de visualizar esas mismas alteraciones que se venían realizando décadas antes y que hacían de las diferentes normativas emanadas desde la Península una pátina sin calado. Por otro lado, para el Consejo de Indias esto significó una vulneración de procedimiento, como también había denunciado el Cabildo secular de Manila, por parte del gobernador y una omisión que inhabilitaba su actuación a partir de la interpretación hecha de la Real Cédula.

Además, el reconocimiento de una posición de fuerza no la hacía válida por sí misma, algo que demostró el Cabildo secular de Manila, que sin tenerla comparativamente similar a la que se había provisto al gobernador, la raigambre de la costumbre sostuvo su posición ante los cambios que pudo hacer Ovando en el repartimiento. Esto ponía de manifiesto la gran capacidad de control que mantenían algunos vecinos españoles sobre el comercio del Galeón a través del Cabildo secular y sus compromisarios y, por extensión, de la vida económica, social y política de las islas.

A esas resistencias locales había que sumar las peninsulares. Estas afectaron como limitadores y condicionantes de la actividad administrativa y de gobierno por parte de Ensenada, siendo el Consejo de Indias representante de esa actitud opositora de algunos de los temas de los que se ocupó el marqués. La postura del sínodo respecto al comercio transpacífico fue la de la defensa del Reglamento de 1734 y la práctica de su contenido como la mejor forma de llevar a cabo esa negociación y tráfico en relación con el consenso teórico alcanzado durante esas tres décadas previas de pugna por su reforma. La imagen que guardaban los consejeros de ese Reglamento era la de una norma más que válida y suficientemente conservada como para alterarla.

En relación a Ensenada la reacción del Consejo pudo apreciarse en la Real Cédula de diciembre de 1751, la cual sirvió a los intereses del Cabildo secular de Manila y sus compromisarios como contestación a la despachada por el marqués tres meses antes permitiendo la reforma comercial del Galeón de Manila por mano del gobernador. Sin embargo, esta representación de choque en la dinámica institucional indiana de la

Península no fue única. Aunque el Consejo de Indias se mostró contrario, o dio la imagen de ser una institución enfrentada a la Secretaría de Marina e Indias, el gobierno de las Indias desde Madrid requirió de la participación de ambas y, más concretamente, en aquellos aspectos que sobresalían de la regularidad del despacho de temas específicos de cada uno de los organismos.

La propia definición de la política americanista para las Filipinas proporcionaba un ejercicio bidireccional mutuamente influyente entre el impulso dado desde la Corte y la recepción y contestación desde las Islas. No había una proyección activa de origen sobre una aceptación pasiva de destino. La misma capacidad de acción de los diferentes actores implicados permitía que esa misma política americanista que se trataba de concretar se viera influida tanto por sus propulsores, Ensenada en este caso como máxima representación de la Secretaría de Marina e Indias, el Consejo de Indias de forma paralela y al mismo tiempo el foco receptor en Manila constituido por el gobernador, en primer lugar, la Real Audiencia, si se requería su intervención, y el Cabildo secular de Manila. Todo ello hacía muy difícil separar origen y proceso, en el que la propia corriente de la acción de gobierno se veía alterada en la medida en la que la acción se trasladaba hacia las Indias para llevarse a cabo, otorgando al mismo tiempo la posibilidad de su alteración.

Esto suponía añadir un factor de permeabilidad a la política americanista definida para las islas Filipinas que se hizo mucho más evidente en la Real Cédula de diciembre de 1751 amparada por el Consejo y que el Cabildo secular de Manila rápidamente utilizó para apoyar sus intereses. Estas diferentes pautas de intervención hicieron que no solo las directrices trazadas para Filipinas fueran susceptibles de fluctuar, sino que el mismo marco definitorio del espacio político indiano en la Corte también se viera influido por este reflejo indiano a la propia política americanista impulsada. Así, al mismo que se ponían en práctica en las islas las directrices ensenadistas, las respuestas por estas generadas eran tomadas como elementos de choque por el Consejo de Indias con los que poder poner en cuestión el marco que, desde la Secretaría de Marina e Indias, había tratado de delimitar Ensenada para la comunicación y gobierno ultramarino con la Corte.

La reforma económica y el proyectismo fueron los aspectos más destacados entre los que pudieran necesitar canalizar una acción conjunta para su tratamiento. No olvidemos tampoco la búsqueda de la especificad a la hora de abordar determinados temas indianos. Pero fue en el tratamiento de algunos proyectos y memoriales

determinados para Filipinas donde hemos podido ver esa relación institucional, lo cual matiza la idea de una relegación del Consejo de Indias sobre su intervención en los asuntos indianos para el siglo XVIII. Habría que contemplar más bien la restructuración de las relaciones horizontales con la Secretaría de Marina e Indias y el lugar que ocupaban en el espacio político-gubernativo indiano que, pese a los intentos delimitadores, no dejó de ser común a ambas instituciones.

La visión de Ensenada sobre el comercio transpacífico no se apartó de una perspectiva peninsular si atendemos al contenido de la instrucción reservada de noviembre de 1752. El pragmatismo que pesó en la decisión del marqués sobre la Carrera de Indias, respecto al mantenimiento de los registros sueltos para abastecer las costas peruanas y chilenas del Pacífico pudo influir a la hora de decantarse por una opción conservadora en cuanto a la decisión de la posición del comercio de Manila y Acapulco dentro del sistema comercial más amplio que englobaba a toda la Monarquía. Un ajuste que puso el Reglamento de 8 de abril de 1734 bajo una estricta observancia teórica junto a una serie de directrices que incluyó Ensenada sobre el mismo en la instrucción. No obstante, como pudo comprobarse, la práctica siguió moviéndose por otros derroteros.

A esto se unía una consideración hacendística en la que el situado proporcionado desde el Virreinato de Nueva España debía desprenderse del vínculo transpacífico de tal forma que la sostenibilidad autónoma de las islas permitiera romper esa financiación transoceánica para que la Corona pudiera disponer de los recursos que retornaban a las islas. Esto, en el fondo, no dejaba de significar que las islas Filipinas fueran provisoras de recursos a la Corona, ya que el situado no representaba la detracción de caudales de la hacienda virreinal con destino a las islas, sino que este se componía del producto fiscal del comercio transpacífico, al menos, en una parte.

Podemos afirmar que convivieron dos visiones del archipiélago. Una asentada y practicada a la sombra del Galeón de Manila desde su instauración a finales del siglo XVI, de la que en ningún caso se contempló su eliminación desde la administración en la primera mitad del XVIII. Solo fue adoptado un criterio restrictivo por parte de Ensenada en el que pesó tanto la consideración naval-militar, por lo acontecido durante la guerra contra Inglaterra y la captura del *Covadonga*, como la naval-comercial para que se ajustara a los valores oficiales recogidos en el Reglamento de 1734.

La otra visión fue la recogida por el proyectismo que en los casos que hemos visto desde su producción peninsular hasta la isleña no se dieron posturas contrarias que

apostaran por el cierre de la Carrera del Pacífico, excepto en el caso de José de Carvajal. Los que tuvieron origen en el archipiélago, y que pasaron a ser examinados con mayor detenimiento por las autoridades indianas, fueron los que intentaron llevarse a la práctica con mayor o menor fortuna pero sin conseguir continuidad después de su impulso inicial.

La única diferencia destacable fue que para el proyectismo isleño de la década de 1740, en ningún caso se apostó por la conexión directa entre las islas Filipinas y la Península. Solo es mencionado por Calderón Henríquez pero como un aspecto muy secundario y de iniciativa isleña, centrando su discurso en el protagonismo del archipiélago y la Carrera del Pacífico, al contrario de lo que sucedía con la Real Compañía de 1733 esbozada por Patiño. Ricardo Bagge siguió una línea similar a la del oidor, aunque de más corto recorrido, pero sin detenerse en la reforma del Galeón, atendiendo exclusivamente al archipiélago y su inclinación al comercio asiático.

La transformación económica de las islas era percibida como una necesidad ligada a la imagen de riqueza potencial que se tenía de Filipinas, una visión que perduraba prácticamente desde los primeros tiempos del asentamiento castellano en aquellas latitudes, sin embargo, contrastaba a su vez con el significado y la razón de ser del establecimiento del sistema del Galeón de Manila.

La política seguida para el archipiélago no respondía solo al interés insular sino que esta se concretaba y relacionaba con el resto de la administración indiana y, al mismo tiempo, con la línea marcada por Ensenada para la política americanista que se ajustara a sus planes reformistas. Los objetivos propuestos por el marqués tenían un horizonte claro: hasta el siguiente desenlace bélico. En este período era fundamental prepararse para la guerra pero no como un protagonista activo en abierto choque contra un enemigo sino con la intención de obtener las mayores garantías para los intereses hispánicos, teniendo siempre en la mano la independencia para intervenir y no supeditar recursos y esfuerzos a uno de los bandos.

En ese sentido los tiempos seguidos y marcados por Ensenada se ciñeron a esa fase de preparación armada en la que se integró su visión indiana al advertir sobre la contingencia de los caudales indianos. Esta era una consideración comprobada por la guerra anterior (1739-1748) y que difícilmente cambiaría con el inicio de otra. Sin embargo, que fueran tomados por contingentes no los hacía despreciables y menos en tiempos de paz cuando eran recursos importantes y disponibles en la Península como indicó Ensenada en su *Representación* de 1751. Además, la preocupación por este

aporte americano se manifestó también en el interés del marqués por el gobierno de la Real Hacienda indiana, desde América a Filipinas.

Antes nos hemos referido a los tiempos. Ensenada estimaba la culminación de esa preparación para la segunda mitad de la década de 1750, pero lo que no podía prever con exactitud era cuándo se iniciarían de nuevo las hostilidades. Por ello hacer coincidir o minimizar la contingencia de esos recursos indianos era importante para su mejor aprovechamiento hasta el momento decisivo donde pudiera evidenciarse el acierto o fracaso del proyecto ensenadista con una nueva guerra. También era importante, a pesar de tener presente la acumulación posible de esos caudales indianos, el no vincularlos directamente al rearme naval, pieza angular de esta fase preparatoria.

Por lo tanto, no se puede tener en cuenta a la hora de definir la política ensenadista el aplicarle el calificativo de definitiva como fin último, sino que esta fue entendida por el propio Ensenada en un contexto y circunstancias concretas y, por ello, aplicables también a la parte correspondiente de su política americanista, la cual se había enfocado indisociablemente al resto de aspectos que la conformaban.

Toda esta actividad sentó unas bases importantes sobre las que posteriormente se seguiría trabajando. Sin embargo, en un primer momento el impulso dado por Ensenada al rearme se vio ralentizado en los años inmediatamente posteriores a su caída del poder y no fue hasta la entrada de España en la Guerra de los Siete Años cuando se puso de manifiesto la necesidad de haber continuado con el mismo empeño y destino de recursos que Ensenada fijó en sus objetivos mientras fue Secretario de Marina e Indias. La contundencia de la derrota, con la toma de La Habana y de Manila, puso de manifiesto la necesidad de profundizar en determinadas reformas que todavía, hasta aquel momento, se tomaban con timidez, pero que sin la intervención y despliegue hecho por el ministro, pese a ese breve paréntesis rupturista con su política después de ser apartado de la primera línea de gobierno, no habría llegado a tener el desarrollo y peso que les fueron concedidos en el reinado de Carlos III (-1759-1788).

Por lo que respectaba a Filipinas, la intervención del ministro puso sobre la mesa dos metas. La primera fue la transformación económica de las islas con el fin de aumentar sus recursos y que esto se reflejara en su aportación a la Corona sin el vínculo fiscal novohispano y, la segunda, la reforma del Galeón. En Manila la mayor conmoción tuvo lugar con la pérdida del patache *Covadonga* a manos del enemigo inglés. Este fue un primer detonante sobre los cambios que, tanto desde la perspectiva tanto insular como peninsular, debían abordarse y llevarse a cabo.

La línea seguida en cuanto a la reforma del Reglamento del Galeón se caracterizó por intentar aplicar su contenido lo más fielmente con disposiciones adicionales. Hasta tal punto fue así que el descargo hecho por Ensenada en los gobernadores, ampliando su capacidad de acción, podía incluso llevar a alteraciones no especificadas mientras se mantuvieran las máximas de las directrices desplegadas. Algo que también ocurrió en cuanto al establecimiento de una Compañía en las islas y a la libertad concedida en materia económico-fiscal para lograr, el objetivo último, que era el aumento de recursos del archipiélago, teniendo siempre presente la idea inherente a dicha posibilidad del crecimiento de los derechos reales como se apuntó desde la Secretaría de Marina e Indias al interés concreto por la introducción de la alcabala.

La primera alarma había saltado, como decimos, con esa captura del *Covadonga* en 1743. Este hecho condicionó la actuación del marqués en los dos planos ya mencionados. Desde las mismas islas se produjo una remisión de memoriales a la Corte en la década de 1740, posterior a dicha pérdida, y que fueron atendidos en el seno del espacio político indiano de la misma demostrando que la cuestión de las islas, no era secundaria ni mucho menos. Al mismo tiempo que se revisaba dicho material sucedía lo mismo con el caso del Galeón de Manila, del que se proveyó al gobernador Ovando de una Real Cédula en septiembre de 1751, siguiendo a esta poco tiempo después unas instrucciones mucho más amplias en noviembre de 1752 para el que fue su sucesor, Pedro Manuel de Arandía.

Por tanto, se dieron una serie de hitos con la voluntad firme de introducir cambios en el gobierno del archipiélago para poder intervenir de forma más decidida en materia económica y comercial y, de manera más concreta para los intereses de la Corona y sus ministros, en el aspecto fiscal. El calado de este impulso ensenadista fue importante, en cuanto a lo que parecía una política reactiva a cada golpe bélico. Unos años después, la propia ocupación de Manila en 1762 iba a señalar, de nuevo con más importancia, que el camino emprendido en las décadas anteriores de 1740 y 1750 debía tener continuidad y una mayor fuerza de la que había gozado en aquel entonces. Años después, se vieron colmadas muchas de estas aspiraciones y que no se abandonaron con el cambio de siglo cuando, durante la centuria decimonónica, se asentaron con mayor energía haciendo finalmente de las islas Filipinas una provincia española excedentaria en recursos.

FUENTES

A.-Fuentes documentales.

1. Archivo General de Indias de Sevilla:

-Indiferente: 539.

-Filipinas: 94, 95, 97, 98, 120, 121, 137, 143, 149, 151, 153, 154, 156, 158, 160, 162, 169, 178, 182, 183, 184, 187, 188, 189, 197, 198, 204, 208, 211, 241, 242, 255, 268, 269, 286, 291, 292, 303, 385, 386, 387, 388, 934, 940.

-Mapas y planos: 39, 40, 50, 131.

-Escribanía: 62, 70, 71.

2. Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid:

2.1. *Argumentaciones en contra de los tratados de comercio firmados entre España e Inglaterra en 1713 y 1750*, DIG/II/2956_A.

2.2. *Discurso y observaciones de las compañías de comercio por el duque de Sotomayor*, DIG/II/1455_A.

2.3. *Borrador del extracto que por orden de S.M. nos pidió don José Patiño Secretario Universal de la Marina, en que se hace mención del modo en que se han de ejecutar los viajes desde Cádiz a Philipinas, y desde Philipinas a Cádiz por la vía del Oriente, montando el cabo de Buena Esperanza; Y por el Occidente entrando por el estrecho de Mairen, y montando a Cabo Horno, que es el extremo meridional del Reino del Perú. Año de 1726. Por los Diputados de las Islas Philipinas*, DIG/II 2411.

2.4. *Discurso y observaciones sobre las compañías de Comercio*, por el duque de Sotomayor, 1749, DIG/II/955_A.

2.5. *Miscelánea* de Ayala, DIG/II/2816-2901:

-*Discurso de una nueva planta de comercio de españoles y extranjeros en Indias*.

-*Arbitrios propuestos en 24 de febrero del año de 1710, por don Miguel Gerónimo de Santos; por medio de los cuales, sin suplemento, ni desembolso de la Real Hacienda, y con conocida ventaja de los vasallos, podría Su Majestad aumentar sus reales rentas en las Indias Occidentales en más de cuatro millones y medio de escudos líquidos y libres de todas costas*.

-*Proyecto en que se propone el método para que no sean inútiles al Rey las flotas y galeones que se despachan a las Indias; antes bien perciba en cada una un millón, y cincuenta mil pesos solo con cargar a flete los Navíos de Guerra bajo las reglas e instrucciones que expresa, para el ahorro y economía de gastos ínterin se restablece la marinería, el gobierno universal de América, y Comercio de Europa*.

-Proyecto de D. Pedro Moreno en que da reglas para un nuevo sistema de gobierno con que se haga florecer en España el comercio, agricultura, navegación y fábricas; administración de la Real Hacienda, y evitar la extracción de moneda. Propone un nuevo reglamento de flotas y galeones para aumentar las fuerzas de mar: modo de remediar el contrabando y repeler a los argelinos a la restitución de los esclavos, a que dejen su corso y soliciten una tregua.

-Representación de un ministro celoso hecha a S.M. de resultas de haber resuelto la formación de Armada Naval en España; manifestando el júbilo que esta providencia había causado generalmente en estos reinos y los de América, por las favorables consecuencias que eran de esperar al Real Servicio y al bien común de sus vasallos; porque aumentada con la agregación de los comercios anexos a ellas debía reputarse esta grande obra por el corazón del cuerpo de esta grande Monarquía; y a fin de que estos dos puntos lograsen toda la perfección posible propuso que en el Consejo de Indias se estableciese una Sala con el nombre de Consejo de Armadas y Comercios compuesta de cinco ministros: los dos de ellos oficiales generales de la Armada: otro que como Intendente o Comisario hubiere servido en ella; y los dos restantes sujetos del Comercio; los cuales hubiesen de conocer privativamente de todo lo concerniente a dichos dos asuntos al modo que lo hacía la Junta de Negros en las de su respectivo encargo y bajo las demás reglas que expresa.

-Discurso que se propone para remediar los abusos introducidos en el Comercio de las Indias, desde el principio de su establecimiento, por el medio eficaz de cargar siempre los navíos de Flotas y Galeones de cuenta del rey con frutos y ropas, sin admitir en ellas mercaderías algunas a flete de particulares. Resultarán en el discurso de los primeros diez años haber utilizado 33 millones de pesos sencillos, que empleados de estos 19 millones y 20 mil pesos en la compra y construcción de 50 navíos de línea y 20 fragatas, quedan de resto a beneficio del Erario dicho Armamento, y 14 millones de pesos sencillos para satisfacer las deudas del reinado de Felipe V.

-Papel del señor marqués de la Ensenada en el que con motivo de lo que expuso a S.M. de palabra refiere el estado del Real Erario y método que podría establecerse para lo futuro, tanto en el ramo de Hacienda de España, e Indias, como en los de Guerra y Marina: y concluye manifestando que para la mayor expedición de todos ellos no tenía un ministro solo tiempo, fuerzas ni suficiencia para evacuar tan vastas negociaciones, considerando por esto la necesidad del arreglo que propone.

-Relación de las poblaciones que tienen los ingleses en la costa de Honduras, perjuicio que causan a las de españoles con las de indios y modo de desalojarlos por Dn Pedro de Garaicoechea. Año 1746.

-Medio que propuso a S.M. el año de 1752 Dn Pedro Flores de Silva por los arbitrios y disfraces que explica para comprometerse a expeler a los ingleses de Río Tinto, y sujetar a los indios mosquitos a la obediencia.

-Descripción que hizo el año de 1744 el ingeniero ordinario Dn Luis Díez Navarro, del reino y provincias de Guatemala con motivo de la visita y reconocimiento que de él practicó.

-Informe que en virtud de Real Orden de 14 de septiembre de 1750 hizo a S.M. don Manuel Clemente Rodríguez Requejo; De todo cuanto conviene a su Real Servicio, y utilidad común, en la negociación del Comercio de España con el de América, y su Navegación.

-Reflexiones de don José de Carvajal y Lancaster sobre el Real Decreto de 24 de Junio de 1752.

-Reflexiones sobre las utilidades que podría conseguir la Monarquía Española y sus vasallos con el establecimiento de una Compañía de Comercio en las costas del reino de Chile e islas Filipinas.

-Derrotas de las Navegaciones desde la Bahía de Cádiz, costa de África, a montar el Cavo de Buena Esperanza, y pasar por la Yndia Oriental a embocar el estrecho de Malaca, y seguir viage a la Ciudad de Manila. Regreso de esta a Cadiz, dando buelta por toda la costa de Nueva España, y Perú, montando el Cavo de Horno, o Tierra Magallanica, y embocar por el estrecho de Mayren costeando la de Buenos Ayres, y Brasil hasta salir al Mar Oceano. De Cádiz, a Manila, dando buelta por la Costa del Brasil, Buenos Ayres, y Tierra Magallanica, a entrar por el estrecho de San Vicente, o de Mayren (que todo es uno) costeando la Provincia de Chile, y trabesar el Golfo que hay, desde las Yslas de la Galápagos, hasta las Marianas y de allí, a las Philipinas. Hace también demostrable las utilidades que tendrá el Herario en que se remitan desde Cadiz en derechura a Philipinas, los generos que se envian de la Nueva España para manutención de dichas Yslas: Y varias advertencias acerca del modo, y generos con que puede hacerse el Comercio de las citadas Yslas a estos Reynos.

3. Biblioteca digital hispánica:

-Instrucción presentada a S.M. (que Dios guarde) por don Joseph Rodrigo, Marqués de la Compuesta en el año de 1716.

-Rapsodia económico político monárquica. Comercio suelto, y en Compañías general y particular, en México, Perú, Philipinas y Moscovia: fábricas, pesquería, plantíos, colonias en África: empleo de pobres y de vagabundos: y otras ventajas que son fáciles a la España con los medios aquí propuestos, extractados, o comentados por el marqués de Santa Cruz de Marcenado, Comandante General de Ceuta y Theniente General de los Ejércitos de Su Majestad. Con licencia. En Madrid: en la oficina de Antonio Marin. Año 1732.

-*El Orinoco ilustrado*, por el padre José Gumilla, Madrid 1741.

-Chronicas de la apostólica provincia de San Gregorio de religiosos descalzos de N.S.P. S. Francisco en las Islas Philipinas, China, Japón, etc. Parte primera en que se incluye la descripción de estas Islas,…escrita por el P. FR.. Juan Francisco de S. Antonio, Matritense, Lector de Theología Escholástica, y Moral,Ex-Diffinidor, y Chronista General de dicha Provincia. Impressa en la Imprenta del uso de la propia Provincia, sita en el Convento de Nra. Señora de Loreto del Pueblo de Sampaloc, Extra-muros de la Ciudad de Manila: Por Fr .Juan del Sotillo. Año de 1738.

-*Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real, y Supremo de las Indias, a instancias de la ciudad de Manila, y demás de las Islas Philipinas, sobre la forma en que se ha de hacer, y continuar el comercio, y contratación de los texidos de China en Nueva España*, de Álvarez de Abreu, 1736.

-*Recopilación de leyes de los reinos de Indias: mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del rey don Carlos II*.

-*Carta plana particular del viaje que hizo la armada despachada el año 1753 por el marqués de Ovando al mando de Antonio Faveu Quesada*.

-*Geographia Historica*, del padre Pedro Murillo Velarde, 1752.

-*Historia General de Philipinas*, de Juan de la Concepción, 1788.

B.-Fuentes impresas.

- Antúnez y Acevedo, Rafael. *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias de las Indias Occidentales* [1797], edición de García Baquero-González, Antonio, Madrid: Ministerio de Hacienda, Servicio de Publicaciones, 1981.

-Ayala, Manuel José de. *Diccionario de gobierno y legislación de Indias. Tomo III, de Capellán a Comercio Libres*, edición y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.

-Ayala, Manuel José de. *Diccionario de gobierno y legislación de Indias. Tomo VII, de Gaceta a Indios*, edición y estudios de Marta Milagros del Vas Mingo, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.

-Carvajal, José de. *Testamento político o idea de un gobierno católico* [1745], editado por Delgado Barrado, José Miguel, Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones, 1999.

-Campillo y Cossío, José del. *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para América* [1743], editado por Ballesteros Gaibrois, Manuel, Madrid, Grupo Editorial Asturiano, 1993.

-Manso de Velasco, José Antonio. *Relación y documentos de gobierno del virrey del Perú, José A. Manso de Velasco, Conde de Superunda* [1745-1761], editado por Moreno Cebrián, Alfredo. Madrid: CSIC, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983.

-Ulloa, Bernardo de. *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* [1740], editado por Anes, Gonzalo, Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992.

-Uztáriz, Jerónimo de. *Theorica, y Practica de Comercio, y de Marina* [1742], editado por Franco, Gabriel, Madrid: Aguilar, 1968.
-Valdés Tamón, Fernando. *Relación en que de orden de su Majestad Católica…se declaran las plazas, castillos, fuerzas y presidios de las provincias sujetas a su real dominio en las Islas Filipinas,* [1739], editado por Cuesta Domingo, Mariano-Infante, Violeta, Madrid: Turner, 1995.

-Ward, Bernardo. Proyecto económico [1787], editado y estudio preliminar por Castellano, Juan Luis, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982.

BIBLIOGRAFÍA CITADA Y UTILIZADA

- Albareda Salvadó, Joaquim. *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010.
- Albareda Salvadó, Joaquim (ed.). *El declive de la Monarquía y del Imperio Español: los Tratados de Utrecht (1713-1714)*, Barcelona, Crítica, 2015.
- Alfonso Mola, Marina-Martínez Shaw, Carlos. «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico». En *El sistema comercial español en la economía mundial(siglos XVII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, coordinado por Lobato Franco, Isabel-Oliva Melgar, José María.
- **—** «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas». En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Martínez Shaw, Carlos-Bernabéu Albert, Salvador.
- Alonso Álvarez, Luis. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México D.F., A Coruña, Instituto Mora, Universidade da Coruña, 2009.
- Altuve-Febres Lores, Fernán. *Los reinos del Perú: apuntes sobre la monarquía peruana*. Lima: Altuve-Febres y Dupuy, 1996.
- Alva Rodríguez, Inmaculada. *Vida municipal en Manila (siglos XVI-XVII)*, Córdoba: Universidad de Córdoba, 1997.
- **—** «Ciudad y comercio en el siglo XVIII. El Galeón de Manila en el desarrollo de la vida municipal». En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Martínez Shaw, Carlos-Bernabéu Albert, Salvador.
- **—** «Redes comerciales y estrategias matrimoniales. Las mujeres en el comercio del Galeón de Manila (siglos XVII-XVIII)» *Revista Complutense de Historia de América*, (2016), vol. 42, pp. 203-220.
- Amadori, Arrigo. *Negociando la obediencia: gestión y reforma de los virreinatos americanos en tiempos del conde-duque de Olivares (1621-1643)*, Madrid: CSIC, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla, 2013.
- Andújar Castillo, Francisco. «Capitanes generales y capitanía generales en el siglo XVIII». *Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 22 (2004), 291-320.
- Anes, Gonzalo. *La Corona y la America del siglo de las luces*, Madrid, Marcial Pons, 1994.
- Aragón Ruano, Álvaro. «Las compañías de comercio armado durante el siglo XVII: los proyectos de 1667 y 1668». *Obradoiro de Historia Moderna*, 25 (2016), 173-205.
- Arázola Corvera, María Jesús. *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998.
- Arteaga, Juan José. «Uruguay, Marca Hispánica. De Tordesillas al Tratado de Madrid». En *El Tratado de Tordesillas y su época. Congreso internacional de Historia*, coordinado por Ribot García, Luis-Carrasco Martínez, Adolfo-Adao da Fonseca, Luis.
- Baena, Alberto-Lamikiz, Xabier. «Presencia de una diáspora global: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1600-1800». *Revista de Indias*, 262 (2014) vol. LXXIV, pp. 693-722.

- Baltar Rodríguez, Juan Francisco. *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1998.
- **—** «Proyectos de creación de Compañías Comerciales privilegiadas en Indias durante el XVII». En *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII congreso internacional de historia del derecho indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)*, coordinado por Barrios, Feliciano.
- Bañas Llanos, María Belén. *Calinga: la canela de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid: Asociación española de estudios del Pacífico, 2001.
- Barrero García, Ana María. «La vía ordinaria y la vía reservada en la administración americana en el siglo XVIII». En *Estructuras, gobierno y agentes de la administración en la América española: (Siglos XVI, XVII, XVIII)*, coordinado por Echevarría, Rogelio-Peláez Posada, Miguel.
- Barrientos Grandon, Javier. *El gobierno de las Indias*, Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2004.
- Barriera, Darío G. «Un rostro local de la Monarquía Hispánica: justicia y equipamiento político del territorio al sureste de Charcas, siglos XVI y XVII». *CLAHR: Colonial Latin America Historical Review*, 4 (2006), 377-418.
- Barrio Muñoz, José Ángel del. *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla: CSIC, 2012.
- **—** *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Valladolid, Castilla Ediciones, 2015.
- **—** «Mejoras en el puerto y astillero de Cavite en la primera mitad del siglo XVIII. Las ordenanzas de 1738». En *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios*, coordinado por Quintero González, José-Alfonso Mola, Marina y Martínez Shaw, Carlos.
- Baudot Monroy, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2012.
- Bernabéu Albert, Salvador. *El Pacífico Ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Bernal, Antonio Miguel-Martínez Ruiz, Isabel, *La financiación de la carrera de Indias, (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla: Fundación El Monte, 1993.
- Bernal, Antonio Miguel. *España proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, Marcial Pons, 2005.
- **—** *Monarquía e imperio*, Barcelona: Crítica, Marcial Pons, 2007.
- **—** «Borbones por Austrias: cambio dinástico y papel de la Corona en el comercio colonial». En *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*, coordinado por Del Bravo, María Antonia-Fernández García, José-Delgado Barrado, José Miguel.
- Bitar Letayf, Marcelo, *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*, México D.F.: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, México D.F.: El Colegio de México, 2012.

- **—** *China en la América colonial: bienes, mercado, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Buenos Aires: Editorial Biblos, 2014.
- **—** «México epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740)». *América Latina en la Historia Económica*, 1 (2011), vol. 18, 5-28.
- **—** «Nuevos problemas sobre una vieja controversia. El flujo de plata entre América y China durante el siglo XVIII». En *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, coordinado por Hausberger, Bernd-Ibarra, Antonio.
- Bonialian, Mariano-Hausberger, Bernd. «Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX». Historia mexicana, 1 (2018), vol. 68, 197-244.
- Brendecke, Arndt. *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, Madrid, Iberoamericana Vervuert, 2016.
- Burbank, Jane-Cooper, Frederick. *Imperios. Una nueva visión de la Historia Universal*, Barcelona: Crítica, 2011.
- Burgos Lejonagoitia, Guillermo. *Gobernar las Indias. Venalidad y méritos en la provisión de cargos americanos, 1701-1746*, Almería: Editorial Universidad de Almería, 2015.
- Burkholder, Mark A.-Chandler, D. S., *De la impotencia a la autoridad: la Corona española y las Audiencias en América, 1687-1808*, México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1984.
- Bustos Rodríguez, Manuel. «Un proyecto frustrado de Compañía General de Comercio de los Países Bajos en tiempos de Carlos II». *Studia historica. Historia moderna*, 20 (1999), 297-318.
- **—** «El traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano». *Studia historica. Historia moderna*, vol. 39 (2017), 115-152.
- **—** «El Consulado de Indias en Cádiz y sus hombres: el cambio de relaciones entre la institución y el cabildo municipal». En *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinado por Acosta Rodríguez, Antonio-González Rodríguez, Adolfo-Vila Vilar, Enriqueta.
- Calderón Quijano, José Antonio. *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Madrid: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Gobierno del Estado de Veracruz, 1984.
- **—** *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Madrid: MAPFRE, 1996.
- Calleja Leal, Guillermo-O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. *1762. La Habana inglesa: la toma de La Habana por los ingleses*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1999.
- Cardim, Pedro-Herzog, Tamar-Ruiz, José Javier-Sabatini, Gaetano (ed.), *Polycentric Monarchies. How did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?*, Sussex, Academy Press, 2012.
- Carrera Pujal, Jaime. *Historia de la economía española*, Barcelona, Bosch, 1945.
- Castro, Concepción de. *A la sombra de Felipe V: José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid: Marcial Pons, 2004.

- **—** «Las primeras reformas institucionales de Felipe V: el marqués de Canales, 1703-1704». *Cuadernos Dieciochistas*, 1 (2000), 155-183.
- **—** *El Consejo de Castilla en la historia de España*, Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2015.
- Cerdá Crespo, Jorge. *Conflictos coloniales: la guerra de los Nueve Años 1739-1748*, Alicante: Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2010.
- Céspedes del Castillo, Guillermo. *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: CSIC, 1945.
- **—** «La Historia Atlántica». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 203 (2006), vol. 2, 145-162.
- **—** *La exploración del Atlántico*, Madrid: Fundación MAPFRE, 1991.
- **—** *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan: Marcial Pons Historia, 2009.
- **—** *La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1952.
- **—** *Lima y Buenos Aires: repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947.
- **—** «La nueva política colonial del Despotismo Ilustrado». En *La economía de la Ilustración*, coordinado por Cremades Griñán, Carmen María.
- Contreras González, Santos M. *Ilustración y Derecho. Los fiscales del Consejo de Castilla en el siglo XVIII*, Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas, 1992.
- Cosano Moyano, José. *Filipinas y su Real Hacienda 1750-1800*, Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1985.
- Crespo Solana, Ana. «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona en el siglo XVIII». *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, 6-7 (1994-1995), 35-49.
- **—** *La Casa de Contratación y la intendencia general de la Marina en Cádiz (1718-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.
- Cruz Barney, Óscar. «En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias». *Revista de historia naval*, 54 (1996), 35-52.
- Cruz Freire, Pedro-López Hernández, Ignacio J. *Ingeniería e ingenieros en la América hispana: siglos XVIII y XIX*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017.
- Cruz Freire, Pedro. «El ingeniero militar Ignacio Sala, gobernador y comandante general de Cartagena de Indias. Noticias de su pase a Indias y de su labor en las defensas de la ciudad». *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, 25 (2013), 469-481.
- Delgado Barrado, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*, Madrid: CSIC, 2001.
- **—** *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*, Granada: Universidad de Granada, 2007.
- **—** *Quimeras de la ilustración (1701-1808): estudios en torno a proyectos de hacienda y comercio colonial*, Valencia, Universidad Jaime I, 2009.
- **—** «Puertos privilegiados y ordenación territorial: el proyecto de Juan Amor de Soria (1741)». En *Monarquía, imperio y pueblos en la España moderna. Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna. Alicante, 27-30 de mayo de 1996*, coordinado por Fernández Albaladejo, Pablo.

- **—** «En torno a Utrecht y Aquisgrán: el pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750)», *Anuario de Estudios Americanos*, 72 (2015), 57-96.
- Delgado Ribas, José María. *Dinámicas imperiales (1650-1796), España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona: Edicions Bellaterra, 2007.
- Díaz Blanco, José Manuel. *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Valladolid: Instituto Universitario de Historia de Simancas, Madrid, Marcial Pons Historia, 2012.
- **—** «Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión». *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71 (2014), 47-77.
- **—** «La sombra de Proteo: la transformación del Tesoro Americano durante el siglo XVII». *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 27 (2013), vol 7, 1-41.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes. *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1965.
- **—** *Filipinas. La gran desconocida (1565-1898)*, Pamplona, EUNSA, 2001.
- Donoso Anes, Rafael. *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2010.
- Dubet, Anne. «El control del "ministro de Hacienda" de Indias: el marqués de la Ensenada, las cuentas y las cajas americanas (1743-1754)». *De Computis: Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 25 (2016), vol. 13, pp. 35-64.
- Egido López, Teófanes. *Opinión pública y oposición al poder en la España del siglo XVIII (1713-1759)*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 2002.
- Elizalde Pérez-Grueso, María Dolores. *Economía e historia en las Filipinas españolas: memorias y bibliografía, siglos XVI-XX*, Madrid: Fundación MAPFRE Tavera, 2002.
- Elliott, John H. *En búsqueda de la historia atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- **—** *El conde-duque de Olivares: el político en una época de decadencia*, Barcelona: Crítica, 2004.
- **—** «Una Europa de monarquías compuestas». En *España en Europa: estudios de historia comparada*, editado por Benítez Sánchez-Blanco, Rafael.
- Escamilla González, Iván-Souto Mantecón, Matilde-Pinzón Ríos, Guadalupe (coord.). *Resonancias imperiales: América y el Tratado de Utrecht de 1713*, México D.F.: Instituto Mora, CONACYT, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015.
- Escudero López, José Antonio. *Los secretarios de Estado y del Despacho*, Madrid: Instituto de Estudios Administrativos, 1969.
- **—** «La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII». En *Historia de España*, t. XXIX, vol. I, dirigida por Menéndez Pidal, Ramón.
- **—** «Reformas del Consejo de Indias a la entrada del siglo XVIII». En *La América hispana en los albores de la emancipación*, coordinado por Anes, Gonzalo-Del Pino y Moreno, Rafael.

- **—** «El gobierno central de las Indias: el Consejo y la Secretaría del Despacho». En *El gobierno de un mundo: virreinatos y audiencias en la América hispánica*, coordinado por Barrios, Feliciano.
- Fernández Albaladejo, Pablo. «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones». *Moneda y crédito*, 142 (1977), pp. 51-85.
- Fernández Durán, Reyes. *La Corona española y el tráfico de negros: del monopolio al libro comercio*, Madrid: Ecobook, 2011.
- **—** *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732): una política económica para Felipe V*, Madrid: Minerva, 1999.
- Fernández Duro, Cesáreo. *Historia de la armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Disponible en http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada, fecha de última consulta: 24-6-2019.
- Fernández González, Fernando. «El Consulado de Cádiz en tiempos del marqués de la Ensenada». *Temas Americanistas*, 9 (1991), 25-39.
- Fradera, Josep María. *Filipinas, la colonia más peculiar: la hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid: CSIC, 1999.
- Franco Rubio, Gloria. «Civiles y militares en la alta administración española del siglo XVIII: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina». En *Monarquía, imperio y pueblos en la España moderna: Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, Alicante 27-30 de mayo de 1996*, coordinado por Fernández Albadalejo, Pablo.
- **—** «¿Espada o pluma?, ¿destino militar o puesto administrativo? La incorporación de los militares a las instituciones civiles en la España del siglo XVIII». *Cuadernos de historia moderna*, 18 (1997)b, 69-86.
- Frank, André. *Re-orientar: la economía global en la era del predominio asiático*, Valencia: Publicaciones Universidad de Valencia, 2008.
- Galmés de Fuentes, Álvaro. *Las ideas económicas del tercer marqués de Santa Cruz de Marcenado*, Madrid: Real Academia de la Historia, 2001.
- García-Abásolo, Antonio. *Murallas de piedra y cañones de seda chinos en el Imperio español (siglos XVI-XVIII)*, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2012.
- **—** «Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII». *Revista de estudios extremeños*, 3 (2015), vol. 71, pp. 1843-1867.
- García-Baquero González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- **—** «Comercio colonial y Reformismo Borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial». *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 22 (1995), 105-140.
- García-Mauriño Mundi, Margarita. *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros (1720-1765)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1999.
- García del Valle, Jesús. *Retrato de un navío.* Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza *de la Carrera Manila-Acapulco (1733-1750)*, Madrid: Editorial Naval, 1993.
- García Fernández, María Nélida. *Comerciando con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid: CSIC, 2006.

- García Fuentes, Lutgardo. *El comercio español con América: 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980.
- **—** «El crédito comercial en la Carrera de Indias (1580-1630)». En *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla: Estudios Americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, editado por Sarabia Viejo, María Justina-Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier-Pérez Mallaína, Pablo-Hernández Palomo, José.
- **—** «La oposición del Consulado de cargadores a Indias a la creación de compañías privilegiadas (s. XVIII)». *Temas Americanistas*, 17 (2004), 24-37.
- **—** «La crisis del comercio indiano en la segunda mitad del siglo XVII: estado de la cuestión». *Temas Americanistas*, 9 (1991), 14-24.
- **—** «Subsidios de Sevilla y el Consulado de Indias a la Corona en los siglos XVI y XVII». *Temas Americanistas*, 4 (1984), 10-20.
- García González, Antonio. *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. Don fray Juan de Arechederra y Tovar, obispo de la Nueva Segovia*, Granada, Universidad de Granada, 1976.
- García Pérez, Rafael. «El Consejo de Indias en la corte de Felipe V: lógica jurídica y lógica política en el gobierno de América». En *El gobierno de un mundo: virreinatos y audiencias en la América hispánica*, coordinado por Barrios, Feliciano.
- Girard, Albert. *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Sevilla: Editorial Renacimiento, 2006.
- Gómez Molleda, María Dolores. «El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del siglo XVIII». *Hispania: Revista española de historia*, 58 (1955), 117-137.
- Gómez Urdáñez, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida: Milenio, 1996.
- **—** *El Marqués de la Ensenada: el secretario de todo*, Madrid: Punto de Vista Editores, 2017.
- **—** *Fernando VI*, Madrid: Arlanza Ediciones, 2001.
- **—** *Fernando VI y la España discreta*, Madrid: Punto de Vista Editores, 2019.
- **—** «Carvajal-Ensenada: un binomio político». En *Ministros de Fernando VI*, coordinado por Delgado Barrado, José Miguel-Gómez Urdáñez, José Luis.
- González Enciso, Agustín. «Guerra y economía en la ilustración. España como estado fiscal militar en el siglo XVIII». En *Ilustración, ilustraciones*, coordinado por Astigarraga Goenaga, Jesús-López-Cordón, María Victoria-Urquia Echave, José María.
- **—** «La política industrial en la época de Carvajal y Ensenada, 1698-1754». En *Ministros de Fernando VI*, coordinado por Delgado Barrado, José Miguel-Gómez Urdáñez, José Luis.
- **—** «El estado fiscal-militar, una reflexión alternativa». *Memoria y civilización: anuario de historia*, 11 (2008), 271-295.
- González Sánchez, Carlos Alberto. «La organización del tráfico comercial con las Indias en la Real Compañía de San Fernando de Sevilla». En *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, Octubre 1989)*, coordinado por Torres Ramírez, Bibiano.

- Guillamón Álvarez, Francisco Javier. *Reformismo en los límites del orden estamental: de Saavedra Fajardo a Floridablanca*, Murcia, Universidad de Muria, 2010.
- Guimerá, Agustín. «Introducción». En *El reformismo borbónico*, editado por Guimerá, Agustín.
- Hamer Flores, Adolfo. *Antonio de Ubilla, secretario del Despacho Universal de la Monarquía Hispánica (1643-1726)*, Madrid, Sílex, 2016.
- Heredia Herrera, Antonia. «México», en *Historia General de España y América*, t. XI, coordinado por Navarro García, Luis.
- **—** «Las elecciones en el Consulado de Cargadores a Indias: nuevas perspectivas sobre la rivalidad Sevilla-Cádiz». En *Primeras Jornadas de Andalucía y América: La Rábida*.
- Hierro Anibarro, Santiago. *El origen de la sociedad anónima en España: la evolución del asiento de avería y el proyecto de compañías de comercio de Olivares (1521-1633)*, Madrid, 1998.
- Hilton, Sylvia Lyn. «El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-50)». *Revista de Indias*, 38 (1978), 671-713.
- **—** «El conflicto anglo-español en Florida: utopía y realismo en la política española, 1732-39». *Quinto Centenario*, 5 (1983), 97-130.
- **—** "Las Indias en la diplomacia española, 1739-1759", Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1979.
- Hussey, Ronald D. *La Compañía de Caracas 1728-1784*, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1962.
- Jover Zamora, José María. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX*, Madrid, Marcial Pons, 1999.
- Kamen, Henry. *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, Barcelona, Grijalbo, 1974.
- **—** «La destrucción de la flota española de la plata en Vigo en 1702», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 3 (1997), 9-18.
- Kuethe, Allan J. «El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz». En *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, editado por Vila Vilar-Enriqueta-Kuethe, Allan J.
- Lamikiz, Xabier. «Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII». *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2 (2007), 231-260.
- Latasa, Pilar, «Negociar en red: familia, amistad y paisanaje. El virrey Superunda y sus agentes en Lima y Cádiz (1745-1761)», *Anuario de estudios americanos*, 2 (2003), vol. 60, 463-492.
- Laviana Cuetos, María Luisa. «México, Centroamérica y Antillas, 1700-1763». En *Historia de las Américas*, coordinado por Navarro García, Luis.
- León Sanz, Virginia. «La llegada de los Borbones al trono». En *Historia de España siglo XVIII. La España de los Borbones*, coordinado por García Cárcel, Ricardo.
- **—** «La nobleza austracista. Entre Austrias y Borbones». En *Nobleza y Sociedad en la España Moderna II*, dirigido por Iglesias Cano, María del Carmen.
- Liss, Peggy K. *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México: Fondo de Cultura Económica, 1989.

- López-Cordón, María Victoria. «Instauración dinástica y reformismo administrativo: la implantación del sistema ministerial». *Manuscrits: Revista d'història moderna*, 18 (2000), 93-111.
- **—** «Administración y política en el siglo XVIII: las secretarías del despacho». *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 22 (1995), 185-209.
- Lucena Giraldo, Manuel. *Laboratorio tropical. La expedición de Límites al Orinoco, 1750-1767*, Madrid: CSIC, Colección Quinto Centenario, 1993.
- **—** «El Tratado de Límites de 1750 desde la perspectiva española». En *El Tratado de Tordesillas y su época. Congreso internacional de Historia*, coordinado por Ribot García, Luis-Carrasco Martínez, Adolfo-Adao da Fonseca, Luis.
- Luengo Gutiérrez, Pedro. *Manila, plaza fuerte (1762-1788): ingenieros militares entre Asia, América y Europa*, Madrid: Ministerio de Defensa, CSIC, 2013.
- Luque Talaván, Miguel-Fernández Palacios, José María. «Fortificación y defensa de los puertos novohispanos del Galeón de Manila en el siglo XVIII». En *Ingeniería e ingenieros en la América hispana: siglos XVIII y XIX*, coordinado por Cruz Freire, Pedro-López Hernández, Ignacio J..
- Luque Talaván, Miguel. «Descubriendo las luces de un rico diamante. El progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado». En *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, coordinado por Martínez López-Cano, Pilar-Ludlow, Leonor.
- **—** «Mecanismos de defensa en la fachada pacífica del Virreinato del Perú: el caso de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* de la Real Compañía de Filipinas (1805)». En *El mar: percepciones, lecturas y contexto*, coordinado por Pinzón Ríos, Guadalupe-Trejo Rivera, Flor.
- Lynch, John. *Los Austrias 1516-1700*, Barcelona: Crítica, 2010.
- Malamud, Carlos. *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1986.
- Mannori, Luca. «Justicia y administración entre Antiguo y Nuevo Régimen». *Revista Jurídica. Universidad Autónoma de Madrid*, 15 (2007), 125-146.
- Manzano, Juan. *La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*, Madrid: Cultura Hispánica, 1948.
- Maqueda Abreu, Consuelo. *El virreinato de Nueva Granada 1717-1780. Estudio institucional*, Madrid: Dykinson, 2007.
- Maravall, José Antonio. *La cultura del Barroco: análisis de una estructura histórica*, Esplugues de Llobregat: Ariel, 1975.
- **—** *Utopía y reformismo en la España de los Austrias*, Madrid: Siglo Veintiuno, 1982.
- Marchena Fernández, Juan. «La defensa del imperio». En *Historia general de América Latina*, vol 3, coordinado por Castillero Calvo, Alfredo-Kuethe, Allan J.
- Martín Acosta, María Emelina. *El dinero americano y la política del imperio*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- Martín Rubio, María del Carmen. «Un virrey en el ocaso del virreinato peruano: el marqués de Villagarcía». *Anales del Museo de América*, 17 (2009), 154-165.

- Martiré, Eduardo. «La militarización de la Monarquía Borbónica (¿una monarquía militar?)». En *El gobierno de un mundo: virreinatos y audiencias en la América hispánica*, coordinado por Barrios, Feliciano.
- Masters, Adrian. «A thousand invisible architects: vassals, the petition and response system, and the creation of spanish imperial caste legislation». *Hispanic American Historical Review*, 3 (2018), 377-406.
- Merino Navarro, José Patricio. *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.
- Mijares Pérez, Lucio. «Programa político para América del marqués de la Ensenada». *Revista de Historia de América*, 81 (1976), 82-103.
- Molas i Ribalta, Pere. «La Compañía como proyecto (siglos XVII-XVIII)». *Anuario de estudios atlánticos*, 50 (2004), vol. I, 607-623.
- Molina Cortón, Juan. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Badajoz: Junta de Extremadura, Consejería de Cultura, Editora Regional de Extremadura (Colección Estudio; 24), 2003.
- **—** *José de Carvajal: un ministro para el reformismo borbónico*, Cáceres: Institución Cultural del Brocense, 1999.
- Moreno Cebrián, Alfredo. *El corregidor de indios y la economía peruana en el siglo XVIII*, Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, CSIC, 1977.
- Moreno Lorente, Amada. «La fundación de la Compañía de Armadores de Cartagena de Indias (1737)», *Temas Americanistas*, 2 (1983), pp. 85-90.
- Morineau, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe.-XVIIIe. siècles)*, París, Maison des Sciences de l'homme, 1985.
- Muñoz Pérez, José. «Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectismo como género». *Revista de estudios políticos*, 81 (1955), 169-196.
- Muñoz Serrulla, María Teresa. "Francisco Piquer y la creación del Monte de Piedad de Madrid, (1702-1739): moneda, espiritualidad y su proyección en Indias". Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2004.
- **—** *La moneda castellana en los reinos de Indias durante la edad moderna*, Madrid: UNED, 2016.
- Navarro García, Luis. *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1990.
- **—** «El reformismo borbónico: proyectos y realidades». En *El gobierno de un mundo: virreinatos y audiencias en la América Hispánica*, coordinado por Barrios, Feliciano.
- **—** «La política indiana». En *Historia de las Américas*, coordinado por Navarro García, Luis.
- **—** «Campillo y el *Nuevo Sistema*: una atribución dudosa», *Temas Americanistas*, 2 (1983), pp. 67-84.
- **—** «El Falso Campillo y el Reformismo Borbónico», *Temas Americanistas*, 12 (1995), pp. 10-31.
- Nestares Pleguezuelo, María José. *Fiscalidad y marginalidad en el Oriente Venezolano en el siglo XVIII*, Almería: Universidad de Almería, 1999.
- Oliva Melgar, José María. *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza. La oportunidad que nunca existió*, Huelva: Universidad de Huelva, 2004.

- Oliva Melgar, José María. *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona, 1987.
- **—** «Pacto fiscal y eclipse de la contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el monopolio de Indias». En *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, coordinado por Acosta Rodríguez, Antonio-González Rodríguez, Adolfo-Vila Vilar, Enriqueta.
- Ortiz de la Tabla, Javier. *El marqués de Ovando. Gobernador de Filipinas*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974.
- Osante Carrera, Patricia, «Un proyecto de Antonio Ladrón de Guevara para las poblaciones de Nuevo Santander, 1757». *Estudios de historia novohispana*, 49 (2013), 170-191.
- **—** «El marqués de Altamira y el nuevo impulso colonizador en el norte novohispano 1742-1753». *Anuario de Estudios Americanos*, 72, vol.1 (2015), 211-231.
- Ozanam, Didier. «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI». En *Historia de España*, t. XXIX, dirigida por Menéndez Pidal, Ramón.
- **—** «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)». *Cuadernos de investigación histórica*, 4 (1980), 67-124.
- Palacio Atard, Vicente. «El marqués de Santa Cruz de Marcenado y sus "Reflexiones Militares"». En *Homenaje a Antonio Béthencourt Massieu*, editado por el Cabildo de Gran Canaria.
- Pajarón Parody, Concepción. *El gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717-1719)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964.
- Parker, Geoffrey. *El siglo maldito: clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII*, Barcelona: Planeta, 2013.
- Parrón Salas, Carmen. «Perú y la transición del *comercio político* al *comercio libre*, 1740-1788». *Anuario de estudios americanos*, 2 (1997), vol. 54, 447-473.
- Pavía Dopazo, Naiara. «La estrategia diplomático-militar de España reflejada en la correspondencia extraoficial del Duque de Huéscar entre 1747 y 1748». *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 13 (2013), 233-254.
- Peralta Ruiz, Víctor. *Patrones, clientes y amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*, Madrid, CSIC, 2006.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio. *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CESIC, 1982.
- Pérez Fernández-Turégano, Carlos. «El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748). Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina». *Anuario de historia del derecho español*, 74 (2004), 409-476.
- Pérez-Magallón, Jesús. «El compromiso novator del marqués de Santa Cruz de Marcenado». en *Historia en fragmentos: estudios en homenaje a Pablo Fernández Albaladejo*, editado por Pardos Martínez, Julio A.-Viejo Yharrassarry, Julián-Iñurritegui Rodríguez, José María-Portillo Valdés, José María.
- Pérez Samper, María de los Ángeles. «Felipe V en Barcelona», *Cuadernos Dieciochistas*, 1 (2000), 57-106.

- Pérez Sarrión, Guillermo. *La Península comercial. Mercado, redes sociales y Estado en Europa en el siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2012.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: desarrollo portuario del Pacífico Novohispano a partir de sus políticas defensivas 1713-1789*, México: UNAM, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011.
- **—** «En pos de Nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)», *Estudios de historia novohispana*, 44 (2011), pp. 45-76.
- **—** «Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de historia novohispana*, 38 (2008), pp. 63-86.
- Ponce Leiva, Pilar. «Un espacio para la controversia; la Audiencia de Quito en el siglo XVIII». *Revista de Indias*, 195/196 (1992), vol. 52, 839-866.
- Pulido Bueno, José. *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.
- Ramos Gómez, Luis Javier. «Jorge Juan y Antonio de Ulloa y el Meridiano de Tordesillas: *La disertación histórica y geográfica* (1747-1776)». En *El Tratado de Tordesillas y su época. Congreso internacional de Historia*, coordinado por Ribot García, Luis-Carrasco Martínez, Adolfo-Adao da Fonseca, Luis.
- Ramos, Demetrio. *El Tratado de Límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco*, Madrid, CSIC, Instituto Juan Sebastián Elcano, 1946.
- **—** «La época de la nueva Monarquía». En *Historia General de España y América*, t. XI, coordinado por Navarro García, Luis.
- **—** *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII, XVIII)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1970.
- **—** *Trigo chileno, navieros del Callao y hacendados limeños entre la crisis agrícola del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del XVIII*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, CSIC, 1967.
- Real Díaz, José Joaquín. *Las ferias de Jalapa*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1959.
- Reichert, Rafal. «Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763», *Estudios de Cultura Maya*, 51 (2018), 151-174.
- Restrepo Olano, Margarita. *Nueva Granada en tiempos del virrey Solís 1753-1761*, Bogotá: Universidad del Rosario, 2009.
- Ribot, Luis-Iñurritegui, José María (eds.). *Europa y las tratados de reparto de la Monarquía de España: 1668-1700*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016.
- Rodao García, Florentino. *Españoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia española en Asia*, Madrid: CSIC, 1997.
- Rodríguez Casado, Vicente. *El gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas*, Granada: Universidad de Granada, 1976.
- Rodríguez Vicente, María Encarnación. *Economía, sociedad y Real Hacienda en las Indias españolas*, Madrid: Alhambra, 1987.
- Ruiz Gutiérrez, Ana. *El galeón de Manila (1565-1815): intercambios culturales*, Granada: Editorial Alhulia, 2012.
- Ruiz Rivera, Julián-García Bernal, Manuela Cristina. *Cargadores a Indias*, Madrid: Mapfre, 1992.

- Ruiz Torres, Pedro. *Reformismo e Ilustración*, Barcelona: Crítica, Marcial Pons, 2008.
- Sánchez del Arco, Manuel. *El Marqués de Santa Cruz de Marcenado*. Madrid: Editora Nacional, 1945.
- Sánchez Santiró, Ernest. *Corte de Caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México: Instituto Mora, 2013.
- Sanz Tapia, Ángel. *¿Corrupción o necesidad?: la venta de cargos de gobierno americanos bajo Carlos II (1674-1700)*, Madrid: CSIC, 2009.
- Scott, H. M. «The second 'hundred years war' 1689-1815». *Historical Journal*, 35 (1992), nº 2, pp. 443-469.
- Schurtz William L. *El galeón de Manila*, Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.
- Serrano Álvarez, José Manuel. *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme 1700-1788*, Sevilla: CSIC, Universidad de Sevilla, 2004.
- **—** «Dominio, presencia militar y situados en Texas a mediados del siglo XVIII». En *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, coordinado por Marichal, Carlos-Von Grafenstein, Johanna.
- Smith Anderson, Matthew. *Guerra y Sociedad en la Europa del Antiguo Régimen 1618-1789*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.
- Soboul, Albert-Lemarchand, Guy-Fogel, Michèle. *El siglo de las Luces. Tomo I. Los inicios (1715-1750)*, Madrid, Akal, 1993.
- Stein, Stanley J.-Stein, Barbara H. *Plata, comercio y Guerra: España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona: Crítica, 2002.
- Storrs, Christopher. «La pervivencia de la monarquía española bajo el reinado de Carlos II». *Manuscrits: Revista d'història moderna*, 21 (2003), 39-61.
- Suárez, Margarita. *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, 2001.
- Tapias Herrero, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la carrera de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2017.
- Tavárez Simó, Fidel José. «La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765», *Magallánica: revista de historia moderna*, 3 (2015), pp. 54-73.
- Téllez Alarcia, Diego. *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2008a.
- **—** *La manzana de la discordia. Historia de la colonia del Sacramento desde la fundación portuguesa hasta la conquista por los españoles (1677-1777)*, Rubeo, 2008b.
- **—** *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII: el despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*, Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2010.
- **—** *El ministerio Wall. La España discreta del ministro olvidado*, Madrid: Marcial Pons. Ediciones de Historia, 2012.
- Torres Sánchez, Rafael. *El precio de la guerra: el estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid: Marcial Pons, 2013.

- **—** «"Las prioridades de un monarca ilustrado" o las limitaciones del Estado fiscal-militar de Carlos III». *Hispania: revista española de historia*, 229 (2008), vol 68, 407-436.
- Valdés Lakowsky, Vera. *De las minas al mar: historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México: Fondo de Cultura Económica, 1987.
- Valladares, Rafael. *Banqueros y vasallos. Felipe IV y el Medio General*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.
- Valle Álvarez Maestre, María del. «Política comercial para las islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII», *Revista de Indias*, 194 (1992), vol. LII, 35-59.
- Valle Pavón, Guillermina del. «Disputa entre los consulados de Cádiz y México por los mercados de Nueva España. Fines del siglo XVII y primeras décadas del siglo XVIII». *Trocadero: revista de historia moderna y contemporánea*, 21-22 (2009-2010), 265-281.
- Vas Mingo, Marta Milagros del-Luque Talaván, Miguel. *El laberinto del comercio naval: la avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid: Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2004.
- Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona: Ariel, 1979.
- Williams, Glyn. *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Madrid: Turner, 2002.
- Yuste, Carmen, «Las fundaciones piadosas en correspondencias de riesgo a premio de mar en la Casa de la Santa Misericordia de Manila en el transcurso del siglo XVIII». *Espacio, tiempo y forma. Serie IV. Historia moderna*, 28 (2015), 99-115.
- **—** *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, México: UNAM, 2007.
- **—** «De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610». En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Martínez Shaw, Carlos-Bernabéu Albert, Salvador.
- **—** «Las ideas de Francisco Leandro de Viana acerca del comercio transpacífico, 1760-1778. Una tentativa de liberalización». En *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, coordinado por Martínez López-Cano, María del Pilar.
- **—** «La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta a la Casa de la Santa Misericordia, 1751-1758». En *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinado por Yuste, Carmen-Pinzón, Guadalupe. Disponible en http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.html, fecha de última consulta: 1/04/2019.
- **—** «Los tratos transpacíficos de los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XVIII». En *El Galeón de Manila. Un mar de historias*, México D.F., 1997, pp. 55-69.
- Zapatero, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid: Servicio Histórico y Museo del Ejército, 1990.

ABREVIATURAS

-Archivo General de Indias: AGI

-Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid: RBPRM

-Biblioteca Digital Hispánica: BDH