

El impacto de las reformas borbónicas en las redes comerciales. Una visión desde el Pacífico hispano, 1762-1815

LUIS ALONSO ÁLVAREZ
Universidad de La Coruña, España

Ponencia presentada al II Congreso de la Asociación Mexicana de Hist. Económica
Simposio 3. «Redes sociales e instituciones comerciales en México, ss. XVII-XIX»

COORDINADORES

Guillermina del Valle (Instituto Mora) y Antonio Ibarra (Posgrado de Economía,
UNAM)

ABSTRACT

Las reformas borbónicas afectaron profundamente las bases sobre las que se asentaba la economía filipina durante la segunda mitad del siglo XVIII y modificaron las redes comerciales surgidas en su entorno: la *red continental*, que ponía a disposición de los cargadores de Manila los productos chinos e indios; la *red del galeón*, que los distribuía en Acapulco y la *red interna* que facilitaba al entorno comercial los insumos imprescindibles para la construcción, el mantenimiento y las salidas de la nao. De este modo, el establecimiento del *comercio libre*, en primer lugar, y luego la introducción de la Intendencia y el estanco del tabaco transformaron el soporte económico, sustituyendo paulatinamente el sistema monopolístico por el comercio directo con Veracruz y Cádiz, y dotando a las islas de recursos agrarios surgidos de la plantación para distribuir en el mercado internacional.

*EL IMPACTO DE LAS REFORMAS BORBÓNICAS EN LAS REDES COMERCIALES.
UNA VISIÓN DESDE EL PACÍFICO HISPANO, 1762-1815*

LUIS ALONSO ÁLVAREZ
Universidad de La Coruña, España

Un texto sobre las islas Filipinas que se expone en un simposio sobre «Redes sociales e instituciones comerciales *en México*», precisa de una justificación previa que acredite esta intrusión. En realidad, si retrocedemos algunas centurias en el tiempo, es muy fácil comprobar que ambas regiones mantuvieron numerosos puntos en común entre los siglos XVI y XVIII. En primer lugar, la conquista de las islas resultó una empresa más mexicana que española, en la medida en que fue diseñada y ejecutada desde la Nueva España —tras haber fracasado tres expediciones anteriores procedentes de la metrópoli— y financiada, en exclusiva, con recursos de la Hacienda novohispana. En segundo lugar, el archipiélago asiático constituía una capitanía general que dependía administrativamente de México, conformando, pese a la distancia, un área de frontera¹ que dispuso de un tratamiento administrativo similar a las del norte del virreinato. Pero, todo y con ser relevantes estas cuestiones para justificar lo anterior, quienes realmente vincularon las Filipinas a Nueva España fueron la economía y la fiscalidad. En efecto, no puede concebirse la presencia española en Asia sin la existencia del comercio transpacífico y la llegada de la plata mexicana a Manila. Desde el punto de vista fiscal, la ayuda novohispana en forma de *situados* a las Filipinas y Marianas resultó fundamental en algunos momentos del pasado, especialmente durante la primera mitad del siglo XVII, coincidiendo con las guerras con Holanda. Esta vinculación se quebró simbólicamente en las primeras décadas del siglo XIX, tras la liquidación del situado y la expropiación de la plata del último galeón con destino a Manila por Agustín de Iturbide. Sin embargo, hacía casi un cuarto de siglo que las Filipinas no dependían ya del monopolio ni del situado. Su economía, asentada en las transacciones del galeón, sería substituida paulatinamente, como veremos en el desarrollo del texto, por otra basada en la agricultura de plantación, cuyos productos

¹ La función de las Filipinas en el conjunto de la estrategia imperial descansaba en la defensa, frente a holandeses y británicos, del flanco oeste del virreinato novohispano, obligándoles a ejecutar inversiones militares en Asia, lo que les restaba recursos para agredir los

tendrían como destino el mercado internacional; la ayuda fiscal, por su parte, sería suplida con la creación de nuevas figuras tributarias (el estanco del tabaco, de 1781) y la revitalización de las ya existentes (tributo indígena). Estos cambios permitieron prolongar su vinculación a España durante todo el siglo XIX, cuando los países de la América continental emprendían sus procesos de emancipación.

El texto que se presenta es una tentativa y un primer acercamiento al estudio de las redes mercantiles existentes entre las colonias españolas de Asia y la Nueva España a partir de los intereses generados por el comercio del galeón de la China, antes y después de las reformas borbónicas. Dicho de otro modo, se trataría de conocer en qué medida las mencionadas reformas modificaron las redes preexistentes, articuladas en torno al monopolio y, también, de qué modo se produjo una estrategia de adaptación de sus componentes a las nuevas condiciones del poder metropolitano.

LAS REFORMAS BORBÓNICAS EN EL PACÍFICO

Como es sabido, los intercambios comerciales en el Imperio español se realizaron, a través del Atlántico y el Pacífico, a partir de sendos monopolios de puerto único y navegación periódica, monopolios que se mantuvieron relativamente estables a lo largo de los siglos XVI y XVII. Su finalidad última descansaba en el drenaje de los metales preciosos americanos en dirección a Europa. Los valedores del mantenimiento del sistema, ante la creciente debilidad del Estado de los Habsburgo, en declive durante la segunda mitad del siglo XVII, y especialmente durante el reinado de Carlos II, fueron las grandes potencias europeas (Holanda, Francia e Inglaterra). En lugar de liquidar el Imperio español, como hicieron con el portugués en Asia, las propias posesiones españolas en Europa y las Antillas menores en América, las potencias europeas mantuvieron un interés especial en conservar la integridad del Imperio y el monopolio español. Holanda (desde la paz de Westfalia, 1648), Francia (desde la paz de los Pirineos, 1659) y Gran Bretaña (desde 1667, en alianza con España contra la política anexionista de Luis XIV) dispusieron de amplias ventajas arancelarias y mercantiles que les garantizaban el control estratégico del comercio entre la Península y Améri-

territorios americanos, que eran los que realmente importaban. Véase al respecto GRAU Y MONFALCÓN, 1637, pp. 365.

ca,² mientras la metrópoli asumía los costes de administración y defensa. Las Indias constituyeron así en realidad un condominio europeo sobre el que tenían derechos de propiedad, al tiempo que la soberanía española resultaba muy limitada. Si se podían conservar así, ¿porqué incurrir en costes e incertidumbres innecesarios para alterar el *statu quo*?³

La llegada de la nueva monarquía borbónica, a comienzos del siglo XVIII, cambió las reglas del juego e intentó acabar con este peculiar sistema de monopolio. Si bien durante la primera mitad de la centuria, agobiado por los problemas derivados de la paz de Utrecht, América continuó siendo aún ese condominio europeo, es sobre todo en la segunda mitad del siglo, coincidiendo con el reinado de Fernando VI, cuando se dio el paso definitivo al frente, al pretender edificar realmente un Imperio mercantilista similar al de sus competidores.⁴ España trataba, en suma, de desarrollar la Península a expensas de las Indias, comercializando en exclusiva allí su producción agrícola e industrial. Pero para eso era imprescindible recuperar el viejo poder militar de los primeros Austrias, algo que solo podría financiar la plata americana. Para ello era preciso destruir el monopolio (que propiciaba el drenaje de plata a los extranjeros), especialmente los mecanismos de transferencia: el sistema de puerto único y la navegación periódica en flotas. Esta relativa liberalización del tráfico haría aumentar el ingreso fiscal en América (un proceso completado con medidas administrativas y una mayor eficiencia en la recaudación de la Hacienda), lo que a su vez permitiría realizar mayores inversiones en defensa y consolidar un comercio que habría de desarrollar preferentemente a la metrópoli.⁵ Estamos, pues, ante el grueso de las llamadas reformas borbónicas.

El monopolio del Pacífico, que canalizaba los flujos mercantiles chinos y, en general, asiáticos hacia México a cambio de plata —las estimaciones más optimistas calculan que las remesas metálicas fluctuaban entre los tres y los cuatro millones de pe-

² STEIN y STEIN, 2002, 50

³ DELGADO RIBAS, 2002.

⁴ El reinado de Fernando VI está siendo sometido a revisión por investigadores modernistas españoles, para quienes las reformas atribuidas a Carlos III resultaron diseñadas y desarrolladas en parte por los gobiernos ilustrados de Fernando VI. Véanse al respecto los trabajos de GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996 y 2001; GÓMEZ URDÁÑEZ y DELGADO BARRADO, 2002; DELGADO BARRADO, 1999 y 2001; TÉLLEZ ALARCIA, 2001, y GONZÁLEZ CAIZAN, 2002.

tos anuales—⁶ también quedó afectado por el impacto de las reformas borbónicas que, pese a resultar menos conocidas, se iniciaron más tempranamente que en la América continental, aceleradas por la toma británica de Manila en 1762, y en paralelo a las del Imperio insular (las islas de Barlovento). En la cabeza de las reformas hay que situar el establecimiento paulatino del *comercio libre* (entre 1765 y 1785), para considerar seguidamente la creación del Consulado de Manila (1769), la introducción de la alcabala (1779), de la que hasta entonces las islas habían estado siempre exentas, la imposición del estanco del tabaco (1781) y, finalmente, el establecimiento de la Intendencia (1784).

El que el precedente más inmediato de desmonopolización del tráfico filipino con América y España se produjera en el momento de la publicación de los *Decretos para el comercio libre* con Barlovento, es algo más que una mera coincidencia cronológica que responde a objetivos similares. En efecto, fue en 1765 cuando se autorizó la navegación directa de Cádiz a Manila⁷ vía cabo de Buena Esperanza en fragatas de la Corona. Las travesías, que se iniciaron en 1766 y se mantuvieron hasta 1783 —en total se realizaron trece viajes—, pusieron a disposición de los vecinos de Manila determinados productos de consumo españoles al tiempo que difundieron y popularizaron en España los géneros asiáticos. La medida desmonopolizadora fue percibida por los cargadores del galeón como un intento por favorecer los intereses gaditanos a expensas de los mexicanos, presentes en el puerto asiático.⁸ En este sentido han de interpretarse las dificultades que el comercio de Manila opuso al suministro de víveres para el retorno de la primera de las fragatas y el sabotaje posterior en el puerto de Cavite, que estuvo a punto de hacer naufragar la nave.

El mismo año en que se iniciaron los viajes de las fragatas reales se presentó el proyecto de la compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque, de Cádiz, pero nunca fue llevado a término.⁹ Sin embargo, tan solo diez años después de la salida de la

⁵ FONTANA LÁZARO y DELGADO RIBAS, 2002.

⁶ FLYNN y GIRALDEZ, 1996. Un estado de la cuestión en ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHOW, 2004.

⁷ DÍAZ-TRECHUELO, 1963, 478 y ss., MARTÍN PALMA, 1981, 119-141 y YUSTE LÓPEZ, 2000, 35-39.

⁸ YUSTE LÓPEZ, 2000, 35.

⁹ COSANO MOYANO, 1978.

primera fragata real, la Corona autorizó a los Cinco Gremios Mayores de Madrid a comerciar con Filipinas en naves propias (Real decreto de 12 de junio de 1776), permitiéndose la estancia de dos factores en Asia (uno en Cantón y otro en Manila) para la compra de géneros. Con todo, la presencia de la sociedad en el archipiélago seguía obedeciendo más a la estrategia de los grupos monopolistas peninsulares por hacerse un hueco en el reparto de espacio en el galeón (*boletas*) y remitir también géneros a Nueva España, lo que no le impidió realizar, desde 1780, los primeros envíos directos a Acapulco al margen del monopolio. Sin embargo, no parece que la empresa mantuviera unas sólidas bases financieras, hasta el punto de perder protagonismo desde 1785 tras la creación de la Real Compañía de Filipinas en la que se integraron sus activos.¹⁰

El *Reglamento* de 1778, al definir la naturaleza de las producciones españolas y americanas, consideraba entre estas últimas a las filipinas —desaparecieron así definitivamente las incertidumbres sobre la libertad de tráfico directo entre la península, América y Asia—, por lo que se podían embarcar independientemente en navíos de registro para los puertos americanos (art. 26). En esta dirección, se proporcionaron unas «reglas para el comercio de las Islas Filipinas» (art. 51), entre las que conviene destacar la eliminación de los derechos de entrada y salida para las mercancías españolas en el archipiélago. Asimismo los derechos de entrada en la península para géneros procedentes de Manila se asimilaron a los de procedencia americana, mientras que los de salida quedaban eliminados. Por lo que respecta al tráfico con América al margen del galeón, se permitió en relación con los puertos habilitados septentrionales manteniendo solo los derechos arancelarios establecidos.¹¹ Quedaban fuera los intercambios con la Nueva España, monopolizados todavía por la nao de Acapulco.

Solo un año después de la publicación del *Reglamento*, la Corona facultó a la sociedad gaditana de Ustáriz, San Ginés y Cía para comerciar directamente con Filipinas (Real decreto de 8 de marzo de 1779) con el privilegio de libertad de derechos de entrada y salida en las islas, autorizándosele la facturación de dos navíos por año. La

¹⁰ DÍAZ-TRECHUELO, 1965, 18.

irrupción de España en la guerra con Inglaterra impidió el tornaviaje, que hubo de hacerse por América y que sirvió para que las mercancías se vendiesen en Acapulco y Lima.¹²

Con todo, el proyecto más ambicioso y de mayor calado y escala, dirigido a quebrar no solo el monopolio entre Manila y Acapulco sino también a dotar a las islas de una nueva base económica —al margen de la intermediación entre Asia y América: el desarrollo de la agricultura y la industria domésticas, entendidas como las pensaba Campomanes— que permitiese su conservación en la lealtad a España, fue el de la Real Compañía de Filipinas. La nueva sociedad, creada en 1785 en plena euforia del *comercio libre*, fue erigida con los activos de la recién disuelta Compañía Guipuzcoana de Caracas. Además de negociar directamente entre Cádiz y Manila, se la habilitó claramente para expedir productos a México, mediante un permiso de 800 toneladas, aunque siguió manteniéndose la vía del galeón hasta su extinción a comienzos del siglo XIX.¹³

Así como en la Nueva España los grandes perdedores por la introducción del *comercio libre* fueron los monopolistas novohispanos —mientras que los beneficiados fueron sus equivalentes gaditanos y, en menor grado, las burguesías mercantiles que se desarrollan en los puertos habilitados de la Península y América—, en Filipinas se produjo un proceso similar, en donde los afectados resultaron ser los cargadores del galeón. Pero en la medida en que éstos representaban consignaciones de los *almaceneros* mexicanos, los mayores perjudicados por la liberalización del tráfico en el Pacífico fueron los mismos a quienes afectaría el fin del privilegio atlántico a partir de 1789.¹⁴ Los ganadores fueron los negociantes gaditanos, el escaso comercio dirigido por españoles en las islas, los mestizos de chino —réplicas asiáticas de los criollos americanos— y, sobre todo, la Administración colonial, que había desarrollado, a partir de 1778, muchas de las disposiciones que habían de conformar lo que puede calificarse como la Ilustración filipina: el aumento de la fiscalidad (introducción de la alcabala en 1779 y el establecimiento del estanco del tabaco en 1782) y el impulso expe-

¹¹ *Reglamento y Aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*, Madrid, 1778, p. 24.

¹² DÍAZ-TRECHUELO, 1963, 480-482.

¹³ DÍAZ-TRECHUELO, 1965, 216.

rimentado por el crecimiento de la agricultura y la industria rural a partir de la creación en 1782 de la Sociedad Económica de Manila. Está claro que, desde 1785, la aparición de la Real Compañía completó el círculo.

La constitución de un Consulado temprano —es el primer consulado creado en Indias en el siglo XVIII— como medio de presión antimonopolista por parte de la Administración, sin previo requerimiento de los administrados, como resultaba habitual, creó una gran incertidumbre entre el colectivo de comerciantes, cuyo monopolio atravesaba, ya desde antes de la toma y saqueo de Manila por los británicos, por una situación de paulatino deterioro. Por ello, la institución fue utilizada por los cargadores de Manila, el grupo constituido esencialmente por agentes vinculados a los almaceneros mexicanos, como instrumento antirreformista, siendo empleado contra los intereses de la Corona, pese a los esfuerzos de ésta por introducir elementos de división en su composición. La actividad consular permitió, además, reforzar la presencia de la red ya existente, que iba a actuar como tal hasta la extinción del monopolio, permitiendo al colectivo operar en un entorno económicamente incierto y articular recursos para oponerse al *comercio libre*.

La introducción de la alcabala, el estanco sobre el tabaco y la Intendencia afectaron básicamente el desarrollo de la economía interna de las islas. Poco o nada sabemos de la alcabala filipina, a falta de un estudio especializado, salvo los años en que aparece reflejado su ingreso en las cifras de las Cajas reales.

CUADRO I. INGRESOS POR ALCABALAS EN LAS CAJAS DE MANILA, 1780-1793			
Años	Pesos	Años	Pesos
1780	31,507	1787	-62,993
1782	59,774	1789	-2,478
1783	37,888	1790	-1,230
1784	19,000	1791	-129
1785	9,541	1792	-277
1786	-6,483	1793	-22
Fuente: AGI, Filipinas, legs. 868-871			

¹⁴ YUSTE LÓPEZ, 2000, 81.

Según el cuadro I, las cifras que conocemos no parecen reflejar un gran ingreso, salvo para los años iniciales. A partir de 1783 resultan decrecientes y, desde 1786, descubren saldos negativos, probablemente debidos a los altos costes que presentaba su recaudación.

Por lo que respecta al estanco del tabaco, un producto de consumo universal en las islas, que se empleaba como medio de pago en las economías campesinas —ante la dificultad de disponer de moneda fraccionaria—, su introducción proporcionó unos ingresos significativos a la Hacienda real —según el cuadro II—, al punto de permitir prescindir en adelante del *situado* que enviaba la de México. Con todo, su efecto fue más poderoso sobre la economía real, en la medida en que su expansión implicó la colonización del territorio interior de las islas y por ello amplió las posibilidades de una mayor difusión de la agricultura comercial.

CUADRO II. INGRESOS NETOS DEL MONOPOLIO DE TABACOS, 1782-1820 (EN PESOS)			
Periodos	Media anual	Periodos	Media anual
1782-1785	183,986	1801-1805	431,945
1786-1790	260,571	1806-1810	559,480
1791-1795	274,069	1811-1815	404,537
1796-1800	455,378	1816-1820	453,629
Fuentes: De 1782 a 1803, AGI, Ultramar, 631; de 1804 a 1811, AGI, Filipinas, 884; de 1812 a 1817, AGI, Ultramar, 633 y de 1818 a 1820, AGI, Filipinas, 884. Datos anuales, en DE JESUS, 1985, 205-206.			

Respecto a la Intendencia,¹⁵ y pese a que su permanencia fue muy breve en las islas, sus efectos fueron sin duda más duraderos porque frenó el poder de los alcaldes mayores y corregidores, como veremos, eliminando los obstáculos que debilitaban el crecimiento de la economía productiva.

LAS REDES COMERCIALES FILIPINAS

Antes de la aparición de las reformas borbónicas, el eje articulador de las redes comerciales y que aseguraba la continuidad de la presencia española en Asia estaba constituido por el monopolio del galeón de Acapulco. La función primordial del galeón

¹⁵ GARCÍA DE LOS ARCOS, 1983.

residía en suministrar al mercado mexicano determinados productos asiáticos continentales, en general textiles de seda y algodón, muy baratos antes de mediados del siglo XVIII, y algunas manufacturas filipinas (cera y textiles ordinarios de algodón). La contrapartida en las importaciones estaba conformada únicamente por plata, parte de la cual se quedaba en las islas para abastecer sus necesidades de numerario, mientras que el grueso se derivaba hacia el continente (China y costa indostánica) para equilibrar los saldos comerciales. Los grupos que se beneficiaban de la red estaban constituidos por los *cargadores*, la mayor parte de los cuales mantenían vinculaciones de parentesco, de amistad o profesionales con los almacenistas de México, de los que frecuentemente no eran más que simples hombres interpuestos, y por gran parte del clero residente en las islas.

El clero, tanto regular como secular, se insertaba de dos formas en la red, tanto en su modalidad de *cargadores* —a través de personas interpuestas, dada la prohibición de «realizar negociación» que les afectaba—, como sobre todo en la de financiadores de la actividad mercantil. Ellos eran los que suministraban crédito a los comerciantes pero, sobre todo, los que aseguraban a través de *riesgos de mar* las mercancías y los navíos de la carrera de Acapulco y de los destinos asiáticos. Para ello, existía en Manila una amplia panoplia de Obras pías, entre las que sobresalía *La Misericordia*, controlada por el clero secular, y las de las distintas órdenes religiosas.

Vinculadas a la *red del galeón*, se superponían otras dos redes comerciales que resultaban imprescindibles para el funcionamiento del sistema: la continental y la interna. La *red continental* facilitaba el avituallamiento de los propios galeones. Los mercaderes chinos, residentes en Manila, pero vinculados a los del continente, encabezaban sus componentes. Ellos recibían periódicamente la visita de los *sampanes* del continente con mercancías —que, en menor medida, arribaban también a bordo de navíos de otras banderas— que transferían a los *cargadores* de Manila, para ser reexportadas a la Nueva España. Las redes chinas han sido analizadas recientemente, descubriéndonos un mundo de gran complejidad,¹⁶ por lo que no serán aquí objeto de nuestro estudio.

¹⁶ DOBBIN, 1996, 21-46.

Por lo que respecta a la *red interna*, mantenía como función la de suministrar los insumos necesarios para el sostenimiento del comercio exterior: mano de obra para los cortes de madera destinada a los astilleros y para completar la tripulación de los galeones, abacá y madera para su arboladura y el empaquetado de las mercancías transportadas, determinados artículos para vender en México, como cera y textiles ordinarios de algodón y abacá y alimentos para una larga travesía de meses, básicamente arroz y salazones.

A la cabeza de esta red interna, que se nutría de la economía indígena en todas las provincias del archipiélago, se encontraban los alcaldes mayores y corregidores, nombrados para su cargo por el gobernador general, a quien representaban en los territorios alejados de la capital. Como en América, accedían al cargo a través de una compra, cuya financiación era practicada por algunos comerciantes de Manila. En la medida en que eran los responsables del cobro del tributo, de las compras forzadas (*bandalas*) y del control en la prestación de servicios personales (*polos*) entre los campesinos indígenas, disponían de medios para forzar el funcionamiento de la economía campesina y por lo tanto de bienes y servicios para suministrar al mercado de Manila y al entorno del galeón. La parte del tributo cobrada en metálico, que en el siglo XVIII era ya significativa, les servía para realizar las compras forzadas entre los campesinos.¹⁷ Estas compras se realizaban a precios de arancel, inferiores a los de mercado, y exigían productos de los que no siempre disponibles por los campesinos, que habían de adquirirlos en el exterior de sus demarcaciones.

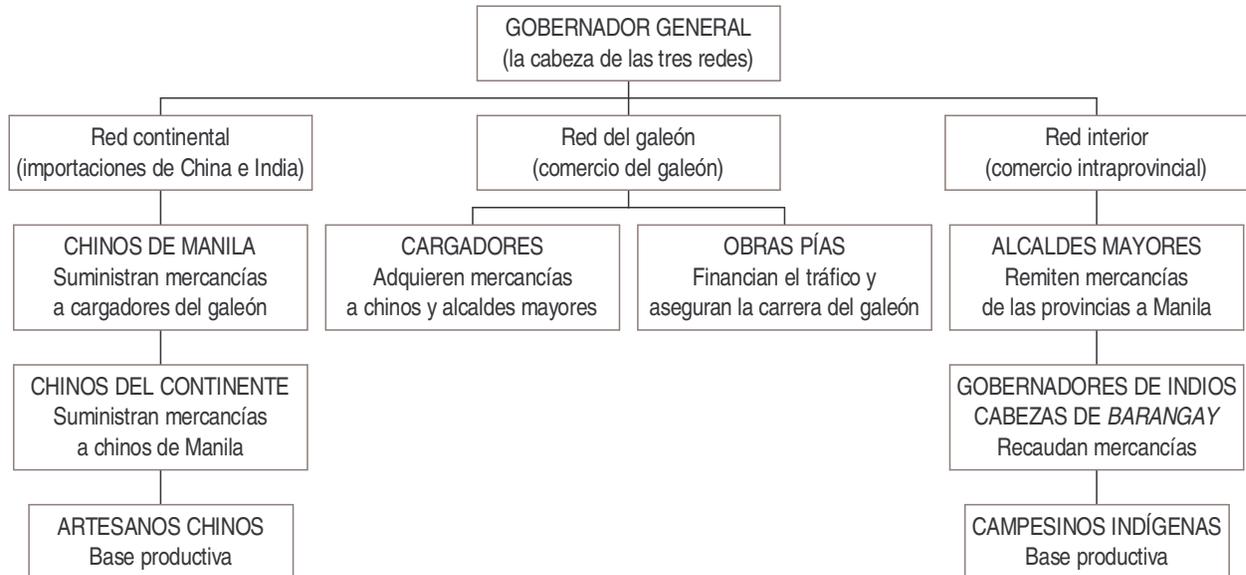
En esta red interna se integraban los gobernadores de indios —los calificados despectivamente de *gobernadorcillos* por los españoles—, cabezas de *barangay*, la antigua aristocracia indígena, encargados de recaudar físicamente los tributos y realizar los repartos y, finalmente, los campesinos indígenas, cuya producción agraria era imprescindible para el funcionamiento de la red del galeón.¹⁸

En conjunto, ambas redes, la del galeón y la interna, convergían en la figura del gobernador general, según el siguiente esquema.

¹⁷ ALONSO ÁLVAREZ, 2003.

¹⁸ ALONSO ÁLVAREZ, 2000, 170-216.

ESTRUCTURA DE LAS REDES COMERCIALES EN FILIPINAS ANTES DE LAS REFORMAS BORBÓNICAS



Los grupos con intereses en el comercio exterior e interior disponían de fuertes conexiones con la administración española en las islas, considerada en sus máximos niveles (gobernador general, miembros de la Audiencia y altos funcionarios de la Hacienda), algo que era imprescindible a la hora del buen funcionamiento de las redes. El poder del gobernador y de su entorno era decisivo a la hora de la organización del viaje anual del galeón. De las Casas Reales salían las órdenes para el corte de las maderas en los bosques de la Pampanga y la construcción y dotación de los bajeles en los astilleros de Cavite. En ellas también se organizaba el reparto de *boletas*, que se traducían en el espacio destinado a cada uno de los cargadores en las naves, lo que se convertía en algo imprescindible para los cargadores. Igualmente, los empleos de almirante y general de los galeones eran nombrados entre personas de su confianza, «amigos, allegados y parientes», en una fórmula que se repetía constantemente en los juicios de residencia. El gobernador general y, en general, los funcionarios del gobierno, tenían prohibido por las Leyes de Indias toda vinculación con el tráfico mercantil. Sin embargo, es difícil encontrar a un solo gobernador que no se convirtiera en el primero de los cargadores a través de personas interpuestas, como muy bien revelan las instrucciones de los juicios de residencia que se conservan. En

el referido al gobernador Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717-1719), se constataba

«que estándole prohibido por superiores empleos de gobierno y justicia todo trato y contrato de comercio [...], empezó tan de antemano a quebrar la prohibición que en los primeros días de su gobierno embarcó en la referida nao Begoña solo o por mano de don Esteban Higuíño, su confidente, a la Nueva España más de veinte mil pesos en mercaderías, como manifiesta una carta de dicho Higuíño al señor residenciado [...]. Mercancías que se manifestaron de dicho señor residenciado en Acapulco remitidas en dicho galeón [e] importaron en pública almoneda más de quinientos mil pesos (sin otra grande porción que se ocultó, de que se dio cuenta a su Majestad).»¹⁹

Sin embargo, el gobernador Bustamante nombraba para cargos relacionados directa o indirectamente con el comercio del galeón a sus amigos y allegados:

«Que estando también prohibido el emplear en puesto políticos y militares, por ley y ordenanza, a sus hijos, familiares y allegados, entró en su gobierno quebrantando también esta prohibición, pues el quinto día nombró por sargento mayor del Campo a don Esteban Higuíño, su allegado y confidente; al mes hizo castellano de la Fuerza de Santiago de esta ciudad a don Ignacio [ilegible] y Villegas, su allegado por íntimo confidente del señor don Antonio Alvarado, pariente de dicho señor don Fernando; y por ascenso del referido don Esteban a la plaza de maestro de Campo entró a sucederle su sobrino a dicho señor don Fernando don Gregorio Alexandro de Bustamante, a quien al mismo tiempo hizo hacer alcalde ordinario de esta ciudad, viviendo en su compañía, y después castellano y justicia mayor de la Fuerza de San Felipe y puerto de Cavite; e inmediatamente general del patache Sacra Familia alias San Andrés que despachó a la Nueva España, en seguimiento del galeón del mismo nombre Sacra Familia que salió pocos días antes de cargo del General Don Juan Domingo de Yebra y en su lugar introdujo sucesivamente a don Fernando de Bustillo, su hijo mayor, por sargento mayor y gobernador del tercio; a su secretario don Andrés de Urquijo, capitán de infantería de una de las compañías de este Real campo y sargento mayor de la plaza de Cavite, y a todos los más de su familia tuvo empleados en puestos y plazas militares mientras duró su gobierno.»²⁰

CUADRO III. ALCALDES MAYORES Y CORREGIDORES NOMBRADOS POR EL GOBERNADOR DON FAUSTO CRUZAT Y GÓNGORA, 1690-1701			
Provincias y jurisdicciones	Nº alcaldes	Provincias	Nº alcaldes
Cebú	4	Tondo	8
Paríán	5	Bulacán	6
Camarines	7	Cagayán	7
Calamianes	7	Otón	6
Isla de Negros	8	Ilocos	5
Caraga	6	Tayabas	7
Balayán	6	Cantaduanes	6
Pangasinán	6	Mariveles	7

¹⁹ AHN, leg. 21024.

²⁰ *Ibidem*.

Panay	7	Mindoro	6
Laguna de Bay	6	Camarines	6
Pampanga	8	Totales	128
Fuente: AHN, Consejos, leg 21022. Juicio de residencia de don Fausto Cruzat y Góngora			

Otro gobernador del que también se conservan las actas del juicio de residencia es don Fausto Cruzat y Góngora (1690-1701), una persona de carácter enérgico que saneó la Hacienda filipina, eliminando gastos superfluos e incrementando los ingresos. De las ocho acusaciones que se le imputaron, cuatro guardaban relación con el comercio del galeón y la economía interna. Así, por ejemplo, se le acusó de sustituir al maestro de fábrica de galeones por un amigo personal. El cargo de maestro de fábrica de galeones era fundamental para la intervención del comercio exterior, dado que permitía construir galeones de gran capacidad y proporcionaba al gobernador espacio adicional para enviar mercancías propias, a través de testaferros, o de amigos y allegados. Otra acusación fue la de sustituir al general de galeones por don Tomás de Endaya, su allegado más próximo, el encargado material de distribuir las boletas y responsable del embarque y viaje. Se le acusaba formalmente también de proporcionar muchos empleos públicos a «criados, amigos y parientes». En este sentido, la acusación presentó una relación de 128 cargos, que conocemos por sus nombres, de alcaldes mayores y corregidores de las distintas provincias (según el cuadro III, cubre prácticamente todas las provincias). Esto le permitía asegurar el suministro de insumos y mano de obra. Finalmente, fue acusado de exagerar el arqueo de los galeones (para lo que contaba con la complicidad del maestro de galeones), lo que le permitía enviar a Acapulco mercancías propias, algo que le estaba prohibido por ley.

CUADRO IV PRECIOS EN MANILA DE ALGUNOS PRODUCTOS CHINOS E INDIOS VENDIDOS EN ACAPULCO (las unidades representan pesos de a 8 y los decimales, reales)			
<i>Mercancías chinas</i>	<i>Precios 1736</i>	<i>Precios 1770</i>	<i>% incremento</i>
Chupas de seda bordadas (unidad)	1.3	10.0	769.2
Capicholas de seda de Cantón de 48 varas	3.2	18.0	562.5
Damascos anchos de 18 varas	8.0	15.0	187.5
Damasco ancho de color	4.4	12.0	272.7
Un pico de hilo de Macao	25.0	68.0	272.0
100 varas de lienzo de primera clase	1.6	6.2	387.5
1000 pozuelos de porcelana fina	9.0	25.0	277.7
1000 platillos de porcelana fina	11.0	30.0	272.7

Pieza de terciopelo de 16 varas	9.0	17.0	188.8
<i>Incremento medio de las mercancías chinas</i>			147.0
<i>Mercancías indias</i>			
Pico de clavo	80.0	137.0	171.2
Churlo de canela	2.0	233.0	11,650.0
Pico de Camanguián	7.0	34.0	485.7
Pico de pimienta	7.0	21.4	305.7
Pieza de gasa fina de 22 varas	2.4	5.0	208.3
<i>Incremento medio de las mercancías indias</i>			165.0
Fuente: AGI, Filipinas, leg. 967, en DÍAZ-TRECHUELO, 1963, pp. 475-476 y YUSTE LÓPEZ, 1995, pp. 241-248. El cálculo de los incrementos medios es de LEGARDA, 1999, p. 48.			

EL IMPACTO DE LAS REFORMAS SOBRE LAS REDES

La paulatina liberalización del monopolio dio el golpe de gracia a un comercio entre Manila y Acapulco ya muy deteriorado. La providencia venía precedida de la prohibición de realizar actividades comerciales a los chinos, tras la gran revuelta de 1762, que fueron expulsados de las islas. En adelante, las mercancías del continente habían de ser adquiridas in situ y transportadas en barcos españoles o de otras banderas, lo que hizo incrementar desmedidamente los costes de transacción. Paralelamente, las mercancías chinas e indias habían aumentado el precio de una manera significativa (según el cuadro IV, en torno a una media del 147 % para las chinas y un 165 para las indias), debido en gran parte a una mayor competencia europea en los mercados de origen. La presencia de factores estables de la *Verenidge Oost Indische Compagnie* (VOC) y la *East India Company* (EIC) otorgaron mayores márgenes de negociación a los agentes chinos e indios, que ya no vendían sus mercancías a precios tan bajos como en las centurias precedentes. A todo ello se han de añadir el apresamiento por corsarios ingleses de varios galeones que regresaban con la plata de las transacciones de la feria de Acapulco entre los años 40 y 70 —algo que nos permite conocer con exactitud la cantidad real de metal precioso que se trasladaba a Asia— así como el saqueo durante la invasión inglesa de 1762 de varias casas comerciales de Manila y el robo de los fondos de maniobra de La Misericordia y otras obras pías, de las que dependían los seguros marítimos y la financiación de la carrera del Pacífico. Por todo ello, a la altura de los últimos 60, el monopolio estaba ya agonizante, algo

que se desprende de los distintos escritos enviados por el Consulado y particulares al gobierno de Manila, que estudiaremos más adelante.

La venta de mercancías procedentes de Manila y Cádiz en Veracruz (puerto habilitado para los navíos de la Compañía de Filipinas) no hizo más que deteriorar la relación de intercambio para los cargadores de Manila y, en último término, para los almaceneros mexicanos, de los que en gran medida dependían. No es pues ninguna exageración pensar que a partir de esos años el *comercio libre* fue más una solución para los problemas filipinos que un problema para la continuidad de la actividad comercial, una práctica que se asentaría sobre nuevas redes, pero también y sobre todo, sobre nuevas reglas de juego.

¿Cuáles eran esas nuevas reglas de juego? Y sobre todo, ¿cómo se compaginaron con la función tradicional del galeón, que constituía la garantía que aseguraba la presencia española en Asia? Privadas paulatinamente del soporte monopolista, las islas se iban a convertir en el último tercio del siglo en productoras de recursos agrarios propios —estimulantes y asociados, como café, cacao, tabaco, azúcar, e *inputs* textiles, como el algodón y el abacá y el índigo— para colocarlos en el mercado peninsular y mexicano. La creación del Consulado escondía la intención de potenciar esos recursos propios, algo que quedaba corroborado con el establecimiento en 1781 de la Sociedad Económica de Manila, entidad entre cuyos fines estaba el promover iniciativas que impulsasen nuevos cultivos. Con todo ello se consiguió dotar a la colonia de una solución de continuidad al margen del galeón y evitar la salida de la plata mexicana hacia continente asiático. Estas nuevas reglas de juego desmantelaron la vieja red exterior, basada en el galeón, y crearon redes alternativas al calor de los nuevos intereses con comerciantes peninsulares y veracruzanos.

La introducción de la Intendencia, por su parte, limitó de forma extraordinaria el poder de alcaldes mayores y corregidores —algunas de cuyas funciones fueron asumidas por los subdelegados—, las cabezas visibles de la red interna que suministraba los insumos básicos del galeón. Sin embargo, el golpe maestro a las autoridades territoriales fue la supresión de los repartimientos forzosos (bandalas), prohibidos a raíz de la sublevación de Túpac Amaru en el Perú. Pese a que tardó en aplicarse la prohibición en las islas, la medida desarticuló una de las bases sobre la que se apoyaba la

red, restando poder de negociación a alcaldes y corregidores, que no disponían ahora de mercancías baratas y competitivas, conseguidas a precios de arancel, para sus transacciones.

Sin embargo, fue la implantación del estanco del tabaco lo que influyó decisivamente sobre la destrucción de la vieja red interior e, indirectamente, sobre la del galeón. El cultivo estancado se introdujo inicialmente en algunas provincias de la isla de Luzón, donde se encontraba la capital y las primeras factorías de la renta, prohibiéndose su libre labranza. Una colonia con gran tradición de cultura y consumo de la planta exigía un control significativo de las tierras de labor para evitar el contrabando. Para desempeñar esta función fueron incorporados los miembros de la aristocracia indígena a las tareas de control del estanco en las provincias más próximas a Manila y con un mayor volumen de producción e intercambios.²¹ Esto supuso un nuevo golpe para la red que dirigían los alcaldes mayores y corregidores, a los que se privó de gran parte de sus agentes en la compra y distribución mercancías.

Sin embargo, esto aún no lo fue todo. En la medida en que el estanco abría nuevas tierras de cultivo, antes incultas, estaba estimulando la colonización del interior de Luzón que, como el resto de las islas, cuyos recursos agrícolas se habían mantenido sin explotar desde antiguo. El asentamiento español en las islas se había realizado desde los inicios de la conquista sobre las plataformas costeras y llanuras litorales o penetrado débilmente al interior montañoso a través de los ríos. El resto del territorio estaba habitado por filipinos reacios a la hispanización —los calificados despectivamente por los españoles como *igorrotas*— que practicaban una agricultura de autoconsumo, que en el caso de Luzón estaba basado en las explotaciones arroceras de montaña (terrazas). Pues bien, la penetración hacia el interior montañoso del tabaco permitió la difusión de nuevos cultivos, hasta entonces desconocidos o marginales, como el azúcar, el índigo, el café, el algodón, el abacá y otros, cuyo producto comenzaba a demandarse con insistencia en los mercados europeos y americanos al mismo tiempo que cambiaban las pautas de consumo mediante la sustitución de las fibras y

²¹ DE JESUS, 1985, 29 y ss.

bebidas tradicionales.²² Pero la relevancia social de esta colonización de fines del siglo XVIII radicaba en el grupo promotor de este avance. No fueron latifundistas españoles ni campesinos indígenas los que iniciaron y sostuvieron este movimiento, sino grupos de mestizos de chino desplazados por la menor actividad del comercio del galeón. Sin apenas disponer de capitales, arrendaron las tierras de cultivo del cle-ro a cambio de un porcentaje sobre las cosechas hasta alcanzar en la primera mitad del siglo XIX unos elevados niveles de renta. Gran parte del núcleo ideológico inde-pendentista que se formó a partir de la década de 1880 en Filipinas se nutrió social-mente de estos mestizos de chino de segunda y tercera generación, forjados al calor de la expansión agraria que trajeron las reformas ilustradas del siglo XVIII.

LAS ESTRATEGIAS DE LOS GRUPOS

¿Cuáles fueron las estrategias de supervivencia de las redes comerciales ante el cambio que impulsó el gobierno? Las fuentes disponibles nos permiten establecer diferencias entre los distintos grupos que componían las redes. Inicialmente, y de manera conjunta, de confrontación y bloqueo a todo tipo de medidas reformistas.

La reacción de los comerciantes manileños, afectados especialmente por la des-aparición del monopolio, resultó espectacular. Fueron frecuentes los roces entre el gobernador y la Audiencia —que se alineó en defensa de los cargadores—, incluso bajo pretextos protocolarios, y, sobre todo, entre aquél y el Consulado, la veterana institución creada, como hemos visto, en 1769. Entre 1785 y 1787 circularon profu-samente por la capital varios escritos —alguno de ellos clandestino—²³ opuestos a su política de creciente liberalización, dos de los cuales conservan la firma explícita del

²² ADBURGHAM, 1981; MCKENDRICK, 1982; TOZER y LEVITT, 1983; WEATHERILL, 1986 y 1988; SHAMMAS, 1990; TORRAS, 1991; BREWER y PORTER, 1993; ROCHE, 1994; YUN CASALILLA, 1999.

²³ «Diálogo apologético en defensa de la libertad de la Patria contra un estanco o monopolio establecido en las Philipinas, con nombre de compañía, perjudicial al bien público y que quita la libertad a todos de poder comprar y vender sedas, lienzos, algodón y lanas, especialmente a los pobres e indios, con la gabela de un treinta por ciento sobre la primera compra, sin ries-go ni contingencia alguna y en perjuicio de los derechos reales del almojarifazgo, fundado sin

órgano colegiado de los mercaderes. El primero, que lleva por título «Memorial del Consulado de Manila contra la Compañía de Filipinas»,²⁴ está datado en 1786 y fue entregado por su apoderado, Miguel de Orbaneja y Ortega, en la Corte de Madrid junto con un memorial particular en fecha 30 de mayo de 1787. En él aparecían por primera vez fundamentadas las ideas del grupo filipino sobre la relevancia del monopolio comercial con Acapulco en el que se asentaba el pacto de lealtad de las islas hacia la Corona, pacto que resultaba alterado con la creación de la Real Compañía. En otro de los documentos, «Representación del Consulado de Manila contra la Compañía de Filipinas»,²⁵ escrito en 1787 antes del cese del enérgico gobernador Basco y Vargas (1778-1787), se enumeraban los problemas de los cargadores de Manila:

«Las quiebras de los pocos que tienen algún caudal por fianzas son continuas. La desnudez y el hambre de muchos tocan diariamente las puertas de pobres y ricos con clamores, con aires y con aflicciones que contristarán a los más duros corazones. Esta miseria que padece la población española es también trascendental a los indios, pues [...] ellos de los españoles tienen el dinero para comprar lo necesario²⁶ y pagar el tributo. En el día (como aquéllos carecen de él) cada vez recibe menos el indio y, por consiguiente, se ve en mayor necesidad. No solo recibe menos cada día, sino que se ve recargado de más pensiones,²⁷ conque se van alterando, de suerte que es de temer en ellos una grande conmoción. Pueblos enteros se han levantado. Muchas provincias están conmovidas. Las muertes y patíbulos no les hace fuerza alguna. Sola la población española y el miedo de ella les contiene. Esta se va acabando, no puede subsistir en los términos en que estamos por solo cinco años. Si en los anteriores venían muchos españoles de la Península y de las Américas a buscar en paisanos y parientes forma de acomodarse y adelantarse, en el día los más tratan de su retiro para otras partes, porque en Philipinas no hay modo de subsistir. Este es un corto rasgo, un pequeño diseño del infeliz estado de las Islas».²⁸

En suma, la escasez de circulación de plata derivada de las escasas ventas en la feria de Acapulco extendía la incertidumbre sobre la población española y, por encadenamiento, entendían que sobre los campesinos indígenas. Al no disponerse de numerario circulante en cantidad suficiente, se bloquearía la economía interna, que suministraba los insumos necesarios para el comercio del galeón. El mecanismo se

permiso ni mandato del soberano español», c. 1785, en APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 12.

²⁴ APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 16. También en AGI, *Filipinas*, 985.

²⁵ APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 20 (3ª parte), ff. 126-129v.

²⁶ Una alusión a los repartimientos de dinero.

²⁷ Se refieren a la introducción de la alcabala y al estanco del tabaco.

²⁸ APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 20 (3ª parte), ff. 126-129v.

paralizaría al dejar de circular la plata en cantidad óptima hacia los campesinos indígenas en forma de *bandalas* o compras forzadas, que a cambio proporcionaban empleo, producto agrario e industrial domésticos y liquidaban el tributo. De este modo, quedaría abonado el terreno para las rebeliones indígenas mientras que los españoles comenzarían a abandonar las islas. Para el Consulado, la causa de todos estos males no era otra que lo que ellos entendían como libre competencia:

«la concurrencia de los mismos efectos de China y costa en el reino mexicano, pues introduciéndose [aquellos con los] que surtimos nuestro permiso por los comerciantes de la Península, o por la Real Compañía, por Veracruz u otro cualquier puerto en la América septentrional será causa de un total descalabro a ambos comercios».²⁹

Por lo que respecta a las órdenes religiosas, los escritos acreditan la existencia de algunas divergencias respecto a lo planteado por el grueso de cargadores, especialmente entre franciscanos y agustinos. En este sentido, resulta de interés el fino análisis que realiza el provincial de los religiosos de San Agustín, fray Francisco González, quien teorizaba sobre la rentabilidad que podría reportarles una economía apoyada en la explotación de la tierra. Y argumentaba su razonamiento a partir de cuestionarse los procedimientos de cultivo:

«El primero, sembrándose por cuenta del dueño. El segundo, sembrándola a medias con los indios, o a *casamaján*, como acostumbramos decir en la tierra. El tercero, dando la tierra al indio en arrendamiento».³⁰

González examinaba una a una las posibilidades de éxito de la nueva agricultura. Está claro que el primer procedimiento, el aprovechamiento por cuenta del dueño, resultaba descartable porque «tanto los naturales del país como los chinos, no acostumbran ni quieren trabajar de *famulato*, como sucede en Nueva España». Pero tampoco entendía que el segundo de los procedimientos se manifestase rentable porque, aunque «menos expuesto por tener el indio interés en las cosechas», «este interés le da más libertad de lo que es justo, cogiendo y sacando de ellas cuanto y lo que se le antoja; y si se le quiere poner freno es un continuo pleito». De ahí que solo contemplase la obtención de beneficios en dar la tierra en arrendamiento, «porque siendo el

²⁹ APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 20 (3ª parte), ff. 126-129v.

³⁰ *Ibidem*, f. 199.

indio el dueño absoluto de la cosecha, él la sabe guardar y conservar». Esta sería la razón por la que «los regulares de estas islas que, por no poder comerciar, se han visto en la presión de adquirir algunas fincas para ayuda de los muchos gastos que les acarrea la conducción de misiones y casas de Manila, han adoptado generalmente este último modo de beneficiarlas». Por todo ello, concluía que la única posibilidad de atraer a los colonos españoles y mantenerlos en la lealtad a España era la continuidad del monopolio del galeón:

«Desde el principio de la conquista de estas islas juzgaron nuestros católicos monarcas por conveniente y necesario para su conservación el permiso de una o dos naos de efectos de la Asia para la Nueva España (no obstante la grande oposición que hizo el comercio de Sevilla) con muchas franquías, las cuales, con la mucha plata que tenía el reino de la Nueva España y el deseo de los preciosos texidos de la Asia hicieron a Manila tan opulenta que con razón era llamada de todos el emporio de la Asia».³¹

En el presente, esta actividad no presentaba para nuestro fraile el mismo vigor que en el pasado. Y en este análisis se apartaba de la simpleza de razonamiento de los comerciantes monopolistas. Un primer elemento que habría contribuido a su declive se habría presentado hacia «los años de mil setecientos cuarenta y tres, en cuyo tiempo el corsario inglés Anson apresó el navío Covadonga, barco muy interesado por venir en él no solamente el valor de su carga sino también gran parte de lo que habían llevado los barcos anteriores; con cuya pérdida y los gastos que causó la armada que se equipó para represarle quedó Manila tan quebrantada que hasta la presente lo está llorando, sin que jamás haya podido recuperar su antiguo esplendor».³² Pero el factor que favoreció en mayor medida la caída del comercio se produjo, según nuestro hombre,

«el año de mil setecientos sesenta y dos, en que el inglés se apoderó de Manila y sus caudales; y, desde entonces acá, con las repetidas arribadas, pérdidas de barcos y embargos en Acapulco, todo ha sido desdichas y miserias, de modo que se puede decir con toda verdad que ya el comercio de Manila está para esperar y por consiguiente esperan con él todos los que participan de su giro; y como los participantes somos cuantos habitamos las islas, desde el indio más inferior hasta el mismo gobernador, incluso las iglesias, hospitales, beaterios, casas de misericordia y misiones de China, se seguirá necesariamente de que esto venga a reducirse a un presidio».³³

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem*, ff. 201v-202.

³³ *Ib.*, ff. 202-202v.

El último elemento que habría contribuido, según González, a quebrantar el tráfico con Acapulco estaría en la competencia del *comercio libre*. Según él era «público y notorio que en cuanto tuvieron noticias los mercaderes del reino de México de que la nueva Compañía de Philipinas había de introducir por la vía de Veracruz los mismos efectos de que antes los surtía el barco de Acapulco, comenzaron a mirar con extraña indiferencia la carga de dicho barco, que tan grata le era antes, ofreciendo por ella precios tan bajos e ínfimos que se han visto sus dueños en la precisión de no abrir feria, y por consiguiente en la miserable situación de malbaratar sus caudales, después de los miserables trabajos a que se exponen en una navegación tan penosa con el total abandono de sus familias».³⁴

Pese a que el Consulado recurrió una y mil veces a la frontal oposición a la libertad de comercio, no existía ya entre los cargadores la anterior unanimidad respecto a la estrategia a practicar. Un escrito de Ventura de los Reyes —el que luego sería representante de las islas en las Cortes de Cádiz— y, sobre todo, el firmado por el cargador Vicente Berzosa presentaban rasgos que indicaban ya cómo habían cambiado las percepciones de la realidad entre el grupo monopolista. Pese al interés que se desprende del primero de los manuscritos, merece la pena examinar el segundo porque se sitúa ya de pleno en lo que podemos calificar de impotencia para rechazar el reformismo.

En él, Berzosa descubre su estrategia desde el comienzo: el monopolio resultaba ahora insostenible «ya por los excesivos gastos que ascienden a casi un ciento por ciento del principal, y ya por las quiebras que han padecido aquellos comerciantes a causa del comercio libre [...], sin atisbo a poder continuar con este giro».³⁵ Como alternativa razonable a la difícil situación del archipiélago, proponía Berzosa la potenciación de la agricultura e industria domésticas. Muy en la línea de los fisiócratas peninsulares, observaba sin embargo determinados «estorbos» que requerían de «remedios» para su consolidación. Entre los primeros situaba «la ignorancia y [...] escasas luces» de los campesinos, «las muchas extorsiones que les han ocasionado mu-

³⁴ *Ib.*, f. 202v.

³⁵ APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. núm. 20 (1ª parte), f. 122.

chos alcaldes mayores»³⁶ y que explicaban el desinterés por aumentar la escala de su explotación, las incursiones de los *moros* que asolaban las costas del archipiélago y el estanco del tabaco. Tan solo en este último punto Berzosa se distanciaba de la política oficial, proponiendo su sustitución por un tributo más gravoso para campesinos y chinos que compensase la caída de la fiscalidad, algo muy en la línea de lo expuesto por Matías Octavio³⁷ y, con dos décadas de anticipación, por el conde de Tepa, Francisco Leandro de Viana, en algunos de sus escritos,³⁸ durante la primera etapa de la Ilustración filipina. Berzosa proponía como «remedios» la repoblación de la tierra con colonos extranjeros, «prefiriendo a aquellos que por su genio e industria convengan y se congenien mejor con nuestros indios», especialmente los chinos que, «por su carácter, industria y sagacidad [son] de un talante acomodaticio al indio, como nos lo ha acreditado la experiencia de los que en otros tiempos se radicaron aquí». ³⁹ Se manifestaba también partidario de un mayor poblamiento de españoles «por medio del vínculo matrimonial, la propagación del españolismo, la civilización del indio, la conciliación y mayor atracción de estos naturales por medio de estas estrechas conexiones con nosotros». ⁴⁰ Para evitar la corrupción de alcaldes mayores y corregidores, «este mal tan perjudicial al público y a la Real Corona», proyectaba «proveer a las provincias de sujetos de honor y conducta que las manden con arreglo a las divinas y humanas leyes y no al arbitrio de sus pasiones». ⁴¹ Para evitar las frecuentes incursiones de los *moros*, sugería la creación de una tropa —financiada por las «licencias» de un mayor número de chinos— que las aseguraría «de las frecuentes invasiones y hostilidades que toleran de los moros por el terror pánico que estos

³⁶ *Ib.*, f. 118v.

³⁷ «Memorando del P. Matías Octavio al Rey de España» [Madrid, 1788], en APSR, *Historia civil de Filipinas*, tomo 4, doc. 7, folio 421v-422v.

³⁸ «Apuntes de lo que se pueden hacer en las islas Filipinas para que sean felices y para un aumento de los Reales intereses [...]», por don Francisco Leandro de Viana, Manila, 1764, en AGI, *Filipinas*, 371; «Demostración del mísero deplorable estado de las Islas Philipinas», Manila, 1765 (AGI, *Filipinas* 371 y 593, MN, ms. 405); «Demostraciones de lo que contribuyen a S.M. los naturales de las Yslas Philipinas [...]», por don Francisco Leandro de Viana, Manila, 1766 (APSR, *Historia civil de Filipinas*, 3-15, AGI, *Filipinas*, 371 y MN, ms. 1576). Una buena biografía y análisis de la obra del conde de Tepa pueden verse en Francisco Viana Pérez, *Francisco Leandro de Viana, un togado en Indias al servicio del rey*, tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco, 1994.

³⁹ *Ib.*, f. 120.

⁴⁰ *Ib.*, f. 119v.

mahometanos han infundido en el indio», evitándose de este modo su huída «al monte, desamparando sus pueblos, casas y haciendas».⁴² Esta nueva actividad agraria de las islas permitiría

«dar paso franco a sus exportaciones para los países extranjeros, porque dando salida a nuestros frutos, extraeríamos de ellos la plata, la cual estimularía tanto a las manufacturas de nuestros isleños, que se podrían emplear en su transporte muchas embarcaciones, en las cuales lograríamos dar un honesto destino, ya a la náutica y ya en lo mercante a nuestros propios hijos, que en el estado actual de esta república nos ocasionan no pocos desvelos el casi ningún arbitrio a su acomodo».⁴³

El impulso dado a la agricultura evitaría al mismo tiempo extraer las significativas cantidades de plata del virreinato de México, que el autor calculaba en un millón de pesos anuales, la mitad en poder de la población para sus consumos y el resto empleado por las negociaciones de Acapulco, una actividad que resultaba escasamente rentable «ya por los excesivos gastos que ascienden a casi un ciento por ciento del principal, y ya por las quiebras que han padecido aquellos comerciantes a causa del comercio libre [...], sin atisbo a poder continuar con este giro».⁴⁴

CONCLUSIONES

A la altura de 1815, a punto de consumarse la independencia de México, las reformas borbónicas habían afectado profundamente a las bases sobre las que se asentaba la economía filipina desde finales del siglo XVI y modificado las redes comerciales surgidas en su entorno. El establecimiento del *comercio libre*, la introducción de la Intendencia y el estanco del tabaco sustituyeron paulatinamente el monopolio del galeón por el tráfico directo con Veracruz y Cádiz y dotaron a las islas de recursos agrarios que se distribuían con ventaja en el mercado internacional. Comenzaba con el siglo una nueva etapa en la historia colonial de las islas, ahora sin la relación con México, que las mantuvo vinculadas a España durante todo el siglo XIX.

⁴¹ *Ib.*, f. 119.

⁴² *Ib.*, f. 121.

⁴³ *Ib.*, f. 121v.

⁴⁴ *Ib.*, f. 122.

SIGLAS Y REFERENCIAS

- AGI Archivo General de Indias, Sevilla.
 AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid.
 APSR Archivo de la Provincia del Smo. Rosario, Manila (Filipinas) y Ávila (España)
 MN Museo Naval, Madrid.
- ADBURGHAM, Alison
 1981 *Shops and shopping 1800-1914. Where, and in What Manner The Well-dressed Englishwoman Bought her Clothes*, Londres, George Allen and Unwin.
- ALFONSO MOLA, Marina y Carlos MARTÍNEZ SHAW
 2004 «La era de la plata española en Extremo Oriente (1550-1700), en Leoncio CABRERO (ed), *España y el Pacífico. Legazpi*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, vol. I, pp. 527-542.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis
 2000 «Repartimientos y economía en la islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1815», en M. MENEGUS (comp), *El repartimiento forzoso de mercancías en México, Perú y Filipinas*, México DF, Instituto de Investigaciones Mora y CEU-UNAM, pp. 170-216.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis
 2001 «Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las islas Filipinas, 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas», en E. Sánchez Santiró, L. Jáuregui y A. Ibarra (coord), *Finanzas y política en el mundo iberoamericano. Del Antiguo régimen a las naciones independientes*, México DF, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Instituto de Investigaciones Mora, Facultad de Economía-UNAM, pp. 77-114.
- ALONSO ÁLVAREZ, LUIS
 2003 «"¿Qué nos queréis, castillas?" El tributo indígena en las islas Filipinas entre los siglos XVI y XVIII», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, vol. 40, pp. 13-42
- BREWER, John y Roy PORTER, eds.
 1993 *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge.
- COSANO MOYANO, José
 1978 «Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas: La Compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, pp. 261-281.
- DE JESÚS, Ed.

- 1985 *The Tobacco Monopoly in the Philippines. Bureaucratic Enterprise and Social Change, 1766-1880*, Quezon City (Fil.), Ateneo de Manila University Press.
- DELGADO BARRADO, J.M.
2001 *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*, Madrid.
- DELGADO BARRADO, J.M.
1999 *José de Carvajal y Lancaster. Testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*, Córdoba (España), Universidad de Córdoba.
- DELGADO BARRADO, J.M.
1998 *Fomento portuario y compañías privilegiadas*, Madrid, CSIC.
- DELGADO RIBAS, Josep M.
1990 «Las Indias españolas en el siglo XVIII y la emancipación», en Antonio Domínguez Ortiz, *Historia de España. vol. 8. Descubrimiento, colonización y emancipación de América*, Barcelona, Planeta, pp. 455-583
- DELGADO RIBAS, Josep M.
2002 «Abriendo puertas. El proceso de apertura del monopolio español (1650-1750)», *Actas del Congreso Internacional '1802: España entre dos siglos y la recuperación de Menorca'*.
- DELGADO RIBAS, Josep M.
2001 «La paz de los Siete Años (1750-57) y el inicio de la reforma del comercio colonial español», inédito.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, María Lourdes
1965 *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes
1963 «El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Indias*, 93-94, pp. 463-485.
- DOBBIN, Christine
1996 *Asian Entrepreneurial Minorities. Conjoint Communities in the Making of the World-Economy 1750-1940*, Richmond-Surrey, Curzon.
- FLYNN, D.O. Y A. GIRALDEZ
1996 «China and the Manila Galleons», en Flynn, D.O., *World Silver and Monetary History in the 16th and 17th Centuries*, Aldershot.
- FONTANA LÁZARO, Josep y José María DELGADO RIBAS

- 2000 «La política colonial española: 1700-1808», en Enrique Tandeter (dir), *Procesos americanos hacia la redefinición colonial*, vol. 4 de *Historia General de América Latina*, Madrid, UNESCO/Trotta, pp. 17-31.
- FONTANA LÁZARO, Josep
2002 «La quiebra del Imperio español, 1700-1824», en *Obra. I. La quiebra de la monarquía absoluta 1814-1820*, Barcelona, Crítica, 6ª ed.
- FRADERA, Josep M.
1999 *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, CSIC.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio
2003 *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: problemas y debates*, Granada, Universidad de Granada.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda,
1983 *Intendencia en Filipinas*, Granada, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Granada.
- GÓMEZ, URDÁÑEZ, J.L.
1996 *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Ed. Milenio
- GÓMEZ, URDÁÑEZ, J.L.
2001 *Fernando VI*, Madrid, Arlanza Ediciones.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L., y DELGADO BARRADO, J.M., (coords.),
2002 *Los ministros de Fernando VI*, Córdoba (España)
- GONZÁLEZ CAIZAN, C.
2002 «El primer círculo de hechuras zenonicias», en DELGADO PARRADO y GÓMEZ URDÁÑEZ (coord), *Los ministros de Fernando VI*, Córdoba (España), pp. 175-202
- GRAU Y MONFALCÓN, JUAN
1637 «Relación del procurador de la ciudad de Manila e islas Filipinas a S.M. sobre la conservación de estas», en L. de Torres Mendoza, ed. (1866), *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía*, Madrid, Academia de la Historia, tomo VI, pp. 345-385
- LEGARDA, JR., Benito J.
1999 *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press,.

- LYNCH, J.
1991 *El siglo XVIII*, Barcelona, Crítica.
- MCKENDRICK, Neil
1982 «Commercialization and the economy», en N. MCKENDRICK *et al.*, *The Birth of a Consumer Society: The Commercialization of Eighteenth Century England*, London.
- MARTÍN PALMA, María Teresa,
1981 *El consulado de Manila*, Granada, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Granada.
- ROCHE, D.
1994 *The Culture of Clothing. Dress and Fashion in the «Ancien Régime»*, Nueva York.
- SHAMMAS, Carole
1990 *The Preindustrial Consumer in England and America*, Oxford, Clarendon Press.
- STEIN, STANLEY J. Y STEIN, B.
2002 *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona, Crítica.
- TÉLLEZ ALARCIA, D.
2001 «Guerra y regalismo a comienzos del reinado de Carlos III: el final del ministerio Wall», *Hispania*, n. 209, vol. 61/3, pp. 1051-1090.
- TORRAS, Jaume
1991 «The Old and the New. Marketing Networks and Textile Growth in Eighteenth-Century Spain», en M. BERG (ed), *Markets and manufactures in Early Industrial Europe*, London, C.U.P.
- TOZER, J. y S. LEVITT
1983 *Fabric of Society: A Century of People and their Clothes 1770-1870*, London.
- WEATHERILL, Lorna
1986 *The Growth of the Pottery Industrie in England 1600-1815*, New York.
- WEATHERILL, Lorna
1988 *Consumer Behaviour and Material Culture in Britain 1660-1760*, London, Routledge.
- YUN CASALILLA, Bartolomé
1999 «La historia económica por el lado de la demanda y el consumo: unas reflexiones generales», en J. TORRAS y B. YUN, (dirs), *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Valladolid, Junta de Castilla y León, pp. 9-23.

- YUSTE LÓPEZ, Carmen
1984 *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México DF, INAH.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen
1991 «El conde de Tepa ante la visita de José de Gálvez», *Estudios de Historia Novohispana*, 11, 119-134
- YUSTE LÓPEZ, Carmen
1995 «Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII», pp. 231-264, en Virginia García Acosta (coordinadora), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanos*, México DF, Comité Mexicano de Ciencias Históricas-CIESAS-IIH (UNAM)-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen
2000 «El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial», en Carmen YUSTE LÓPEZ y Matilde SOUTO MANTECÓN (coordinadoras), *El Comercio exterior de México 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México DF, Instituto de Investigaciones Mora-Instituto de Investigaciones Históricas (UNAM)-Universidad Veracruzana, pp. 21-41.