

**Ciudades y puertos de Andalucía
en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII**

COLECCIÓN HISTORIA

DIRECTOR

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino, Universidad de Sevilla.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a M.^a Antonia Carmona Ruiz. Catedrática de Historia Medieval, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. José Luis Escacena Carrasco. Catedrático de Prehistoria, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. César Fornis Vaquero. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Juan José Iglesias Rodríguez. Catedrático de Historia Moderna, Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a Pilar Ostos Salcedo. Catedrática de Ciencias y Técnicas Historiográficas, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. Catedrático de Historia de América, Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a Oliva Rodríguez Gutiérrez. Catedrática de Arqueología, Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a María Sierra Alonso. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Sevilla.

COMITÉ CIENTÍFICO

Prof. Dr. Víctor Alonso Troncoso. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de La Coruña.
Prof. Dr. Michel Bertrand. Prof. d'Histoire Moderne, Université de Toulouse II-Le Mirail.
Prof. Dr. Nuno Bicho. Prof. de Prehistoria, Universidade de Lisboa.
Prof. Dr. Laurent Brassous. MCF, Archéologie Romaine, Université de La Rochelle.
Prof.^a Dr.^a Isabel Burdiel. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Valencia.
Prof. Dr. Alfio Cortonesi. Prof. Ordinario, Storia Medievale, Università degli Studi della Tuscia, Viterbo.
Prof.^a Dr.^a Teresa de Robertis. Prof. di Paleografia latina, Università di Firenze.
Prof. Dr. Adolfo Jerónimo Domínguez Monedero. Catedrático de Historia Antigua, Universidad Autónoma de Madrid.
Prof.^a Dr.^a Anne Kolb. Prof. für Alte Geschichte, Historisches Seminar, Universität Zürich, Suiza.
Prof.^a Dr.^a Sabine Lefebvre. Prof. d'Histoire Romaine, Université de Bourgogne, Dijon.
Prof.^a Dr.^a Isabel María Marinho Vaz De Freitas. Prof. Ass. História Medieval, Universidade Portucalense, Oporto.
Prof.^a Dr.^a Dirce Marzoli. Direktorin der Abteilung Madrid des Deutschen Archäologischen Instituts.
Prof. Dr. Alain Musset. Directeur d'Études, EHESS, Paris.
Prof. Dr. José Miguel Noguera Celdrán. Catedrático de Arqueología, Universidad de Murcia.
Prof. Dr. Xose Manoel Nuñez-Seixas. Catedrático de Historia Contemporánea, Universidad de Santiago de Compostela.
Prof.^a Dr.^a M.^a Ángeles Pérez Samper. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Barcelona.
Prof.^a Dr.^a Ofelia Rey Castela. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Santiago de Compostela.
Prof. Dr. Benoit-Michel Tock. Professeur d'histoire du Moyen Âge, Université de Strasbourg.

Juan José Iglesias Rodríguez
José Jaime García Bernal
Isabel M.^a Melero Muñoz
(coordinadores)

Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII



Sevilla 2022

Colección Historia
Núm. 390

COMITÉ EDITORIAL

Araceli López Serena
(Directora de la Editorial Universidad de Sevilla)
Elena Leal Abad
(Subdirectora)

Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
Ana Ilundáin Larrañeta
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque Sánchez
María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda
José-Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

La presente edición está financiada con cargo al proyecto de I+D+i «La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales, siglos XVI-XVIII» (HAR2017-85305-P).



Motivo de cubierta: Detalle de la Tabla del Reyno de Andalvzia (1634) de Pedro Texeira (Österreichische Nationalbibliothek, Viena).

© Editorial Universidad de Sevilla 2022
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<https://editorial.us.es>>

© Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel M.^a Melero Muñoz (coords.) 2022

© De los textos los autores, 2022

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN 978-84-472-2354-1
Depósito Legal: SE 1315-2022

Maquetación y diseño de cubierta: Dosgraphic s.l. (dosgraphic@dosgraphic.es)
Impresión: Podiprint

ÍNDICE

Presentación	11
--------------------	----

CIRCUITOS ECONÓMICOS Y MARÍTIMOS

Tráfico ilícito entre Nueva España y Filipinas a fines del siglo XVII	17
GUILLERMINA DEL VALLE PAVÓN	

El puerto de Cádiz en el entramado comercial anglo-castellano (1545-1560)	41
MARÍA GROVE GORDILLO	

La isla de Santo Tomé y la conexión de los mercados esclavistas de Benín y del Congo con la península Ibérica y el Caribe, <i>ca.</i> 1471-1570	65
RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA	

Tratantes de esclavos portugueses e importadores de azúcar de Brasil y el Caribe en Sevilla y Cádiz, 1590-1600	105
MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES	

La participación europea en los seguros marítimos firmados en Sevilla entre 1650 y 1714	141
MERCEDES GAMERO ROJAS	
Riesgos calculados: la participación del comercio gaditano en el negocio asegurador en el siglo XVIII	169
GUADALUPE CARRASCO GONZÁLEZ	
Maestres de navío del norte de Europa en la Baja Andalucía (1570-1600)	197
GERMÁN JIMÉNEZ MONTES	
La presencia naval neerlandesa en Cádiz en una época de transición (1648-1660)	219
FRANCISCO AMOR MARTÍN	

DINÁMICAS SOCIALES E INSTITUCIONALES

Los negocios atlánticos en la configuración de la oligarquía de Puerto Real (Cádiz) entre los siglos XVI y XVII	245
MANUEL JESÚS IZCO REINA	
La política popular en la Sevilla del XVII: El Arte Mayor de la Seda le escribe a Carlos II (1678)	269
JOSÉ MANUEL DÍAZ BLANCO	
Conflictos en torno a la fiscalidad de la carrera de Indias: el tercio de Lonja y el derecho de infantes	299
JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ	
Prácticas de corrupción en la administración del impuesto de la Lonja de Sevilla (1642-1665)	329
ALFONSO JESÚS HEREDIA LÓPEZ	
Los mimbres de la prestancia. Guillermo Clarebout, un hombre de negocios flamenco en la Sevilla de fines del XVII	351
ALFONSO J. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ	
Promoción y ascenso social en el Perú virreinal: los condes de San Juan de Lurigancho	375
FRANCISCO JAVIER GARCÍA DOMÍNGUEZ	

El término ultramarino y el defensor general de ausentes:
la utilización en los procesos judiciales por los mayorazgos 395
ISABEL M.^a MELERO MUÑOZ

Prácticas sociales de resolución de conflictos interpersonales
en el Cádiz del Setecientos: perdones y apartamientos de querella 415
ANTUANETT GARIBEH LOUZE

HORIZONTES CULTURALES Y MENTALES

Instrumentos musicales camino de las Indias a fines del siglo XVI 439
CLARA BEJARANO PELLICER

La Summa de los solícitos engaños que el demonio hace en estos miserables tiempos (Sevilla, ca. 1576) del jesuita Rodrigo Álvarez, cabeza de la Congregación de la Granada 467
ANTONIO GONZÁLEZ POLVILLO

Mercaderes y caballeros: el patrocinio mercantil y nobiliario en las fundaciones de la Merced descalza de Sevilla (1614-1640) 489
JOSÉ JAIME GARCÍA BERNAL

Estrategias de protección del patrimonio personal y familiar.
El caso de los legados píos 507
RAFAEL DURO GARRIDO

PRESENTACIÓN

El presente volumen cierra un segundo ciclo (años 2018-2022) del proyecto de I+D+i ANDATLAN, «La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España, siglos XVI-XVIII» (HAR2017-85305-P). En los dos últimos años este ciclo ha visto muy condicionado su normal desarrollo por la pandemia de COVID-19. En el anterior volumen publicado ya dábamos cuenta de que la celebración del tercer coloquio del proyecto se vio directamente afectada por la declaración del estado de alarma. Aun así, sus resultados vieron la luz por la doble vía de la publicación de un volumen colectivo y de un monográfico en la revista *Studia Historica. Historia Moderna*. A partir de la celebración de aquel coloquio, las condiciones para proseguir la investigación empeoraron muy notablemente. Son bien conocidas las restricciones que los archivos y bibliotecas se vieron obligados a imponer y las limitaciones de acceso y utilización que los mismos centros universitarios padecieron. Nada impidió, sin embargo, que celebrásemos el cuarto coloquio del proyecto ANDATLAN en noviembre de 2021; eso sí, con una participación algo más restringida y protagonizada casi en exclusiva por los propios miembros del proyecto. En este nuevo volumen presentamos los resultados.

Las limitaciones que las condiciones de contorno han determinado nos han impedido contar con la asistencia de un número de especialistas externos similar al de ediciones anteriores. Tan solo se incorporaron al programa, y ahora a este libro, Guillermina del Valle Pavón, del Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora de México, prestigiosa investigadora de las redes del comercio novohispano, y Alfonso J. Heredia López, de la Universidad de Almería, cuya reciente tesis doctoral ha aportado importantes perspectivas sobre la corrupción en las instituciones rectoras del tráfico colonial americano. Sin embargo, a pesar de esta menor concurrencia de expertos procedentes de otras universidades y centros, este libro se beneficia de un mayor grado de

coherencia temática interna, en la medida que la casi totalidad de los autores comparten similares líneas de investigación.

El objetivo de esta obra, acorde con los propósitos del proyecto, es examinar la realidad de las ciudades y puertos de Andalucía en el marco de un Atlántico global que extendía sus orillas entre el viejo y el nuevo mundo y se desdoblaba hacia otros océanos y continentes. Los ejes temáticos de la propuesta afectan a las circulaciones y redes mercantiles, pero también al universo de las navegaciones atlánticas, de los conflictos urbanos y de las manifestaciones culturo-mentales. De este modo, los derroteros de este libro navegan al mismo tiempo por las redes del tráfico ilegal entre México y Filipinas (Guillermo del Valle), el puerto de Cádiz en el comercio anglo-castellano (María Grove), la ruta negrera de Santo Tomé al Caribe (Rafael Pérez García), el comercio de esclavos y de azúcar de Brasil y el Caribe (Manuel Fernández Chaves), o los seguros marítimos en Sevilla (Mercedes Gamero) y Cádiz (Guadalupe Carrasco). En el horizonte han asomado también los maestros de navío del norte de Europa en Andalucía (Germán Jiménez) y la presencia naval neerlandesa en Cádiz (Francisco Amor).

En el corazón de las ciudades y las instituciones de la Carrera de Indias han penetrado diversos investigadores para cuestionarse sobre los negocios atlánticos en la configuración de las oligarquías locales (Manuel J. Izco), la existencia de una política popular en Sevilla (José Manuel Díaz Blanco) o para profundizar en los conflictos en torno a la fiscalidad sobre el comercio americano (Juan José Iglesias) y en las prácticas corruptas en el Consulado de cargadores a Indias (Alfonso J. Heredia). También ha tenido continuidad la indagación sobre las comunidades mercantiles extranjeras (Alfonso J. Hernández) y se ha alargado la mirada hacia el Perú virreinal (Francisco Javier García Domínguez), los conflictos de mayorazgos a uno y otro lado del océano (Isabel Melero) o las prácticas de resolución de conflictos en el Setecientos (Antuanett Garibeh).

El mundo de la cultura y las mentalidades ha tenido, por fin y una vez más, presencia a través del análisis de los instrumentos musicales enviados a Indias (Clara Bejarano), los conflictos religiosos (Antonio González Polvillo), el patrocinio mercantil y nobiliario de los comerciantes en las fundaciones conventuales (José Jaime García Bernal) o los legados píos como instrumento de protección del patrimonio (Rafael Duro).

Las páginas que siguen encierran, pues, un rico y variado políptico de realidades históricas vinculadas con un mundo nuevo en construcción durante los siglos modernos, en los que las ciudades y puertos de Andalucía occidental jugaron un papel de singular importancia. Cabecera de la navegación y el comercio entre España y América, el sistema urbano-portuario de la Andalucía atlántica desempeñó una función primordial en los desarrollos económicos, políticos, sociales y culturales de la Monarquía Hispánica,

cuya indagación constituye el objeto prioritario de la investigación del proyecto ANDATLAN.

Un proyecto consolidado y maduro que aspira a tener continuidad en el tiempo y que arrojará, sin duda, nuevos y valiosos resultados en el futuro inmediato.

LOS COORDINADORES

CIRCUITOS ECONÓMICOS Y MARÍTIMOS



TRÁFICO ILÍCITO ENTRE NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS A FINES DEL SIGLO XVII

GUILLERMINA DEL VALLE PAVÓN
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

En las últimas décadas del siglo XVII, un pequeño número de miembros del consulado de Nueva España adquirió el control de la mayor parte de la plata producida en el virreinato. Como el metal blanco era el principal medio de pago a nivel mundial, su posición monopólica se vio fortalecida. La concentración del circulante les otorgó el control sobre los mercados del virreinato, mejoró su competitividad en la carrera de Indias y los transformó en los mayores inversionistas en el tráfico con Filipinas. En consecuencia, la ciudad de México se transformó en el centro de la articulación mundial de los mercados del Atlántico y el Pacífico, en los que dichos negociantes participaban de manera legal y clandestina.

El propósito del presente capítulo consiste en analizar algunas de las prácticas a las que recurrían los mercaderes de México para comerciar en la Carrera de Filipinas, en el último tercio del siglo XVII. Entonces transgredían de manera sistemática la normatividad impuesta por la corona, practicaban el contrabando y el fraude fiscal en grandes dimensiones. Esto era posible por el entramado de las mallas de negocios y connivencia que involucraron a las principales autoridades del virreinato y del archipiélago, así como a los oficiales y marineros de los galeones. El comercio transpacífico en el último tercio del siglo XVII solo se ha estudiado de manera tangencial, por lo que se conoce muy poco acerca del mismo. La coyuntura económica que abordamos comienza en 1670, cuando aumentó la producción argentífera en Nueva España (*cf.* Bakewell 1976: 259-312), lo que trajo como consecuencia una demanda creciente de géneros europeos y asiáticos, parte de los cuales se reexportaban a otros puertos de Hispanoamérica (*cf.* Gutiérrez Lorenzo 1993: 364-373;

Bonialian 2012; Picazo Muntaner 2013b). Por lo que se refiere a Filipinas, la historiografía ha visto que, en la década de 1670, en Manila aumentó el abasto de géneros provenientes de la India y otros espacios asiáticos para remitirlos a Nueva España¹. De modo que abordamos un periodo de expansión comercial en la contratación transpacífica.

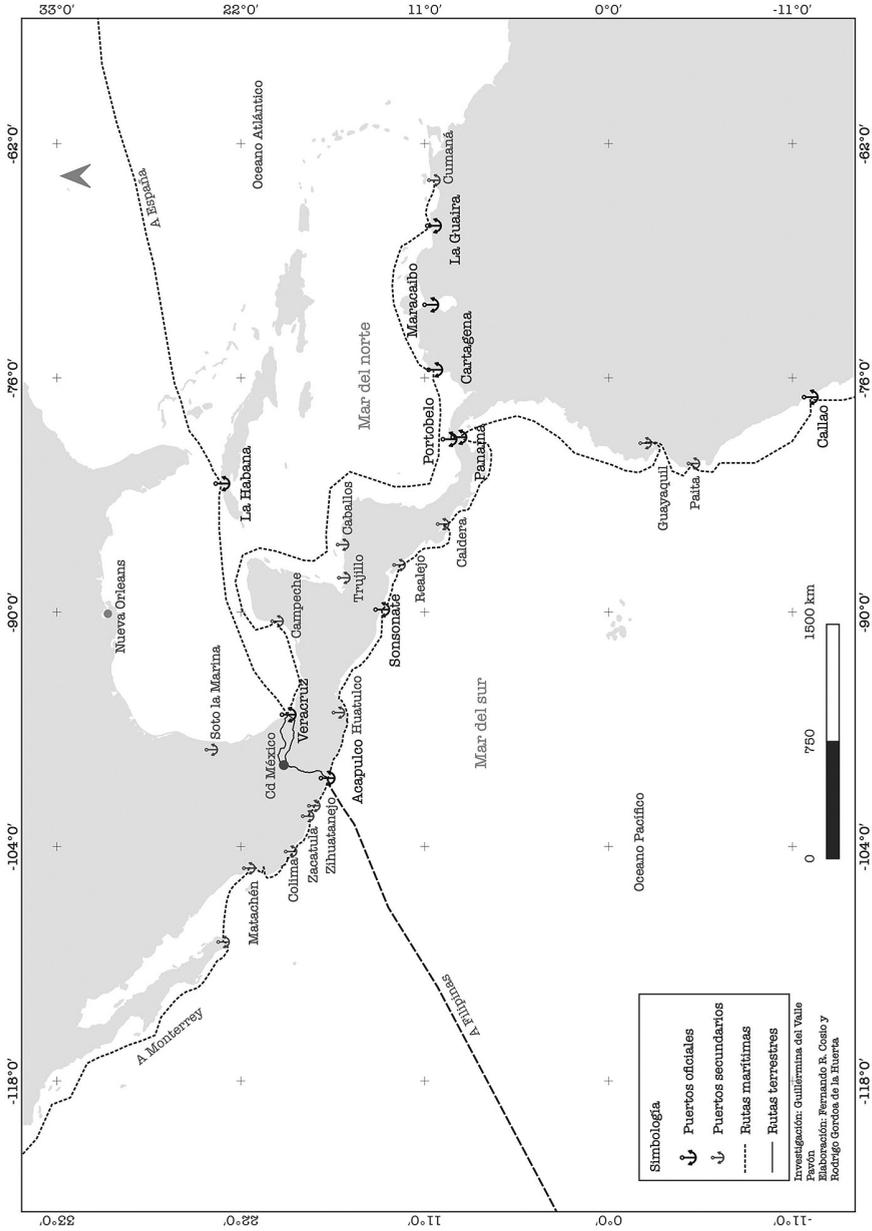
Resulta difícil conocer cómo se desarrollaba el comercio entre Nueva España y Filipinas, porque se realizaba en contra de la normatividad establecida por la Corona; de aquí que existan pocos testimonios, los cuales ofrecen información fragmentada. Para estudiar el tema de manera cualitativa recurrimos al cruce de fuentes diversas, entre las que se destacan el proceso judicial que se suscitó por el conflicto entre el procurador general de Manila y el Consulado de México, que representaba al comercio de Nueva España; los protocolos notariales de los préstamos que otorgaban los mercaderes de la ciudad de México y los autos sobre decomisos.

1. «POR HACERLE BIEN Y BUENA OBRA»

El tráfico entre Manila y Acapulco era sumamente lucrativo, porque la plata tenía mayor poder de compra en Asia que en Europa, mientras que en Nueva España y Perú había gran demanda de género y especias orientales. Desde un principio, los mercaderes de la ciudad de México destacaron por su participación financiera en el comercio transpacífico, el cual generaba elevadas ganancias, muy superiores a las de la Carrera de Indias, en la que operaban, principalmente, como comisionistas de los sevillanos². Los rendimientos del comercio Pacífico se acrecentaban aun más cuando los géneros se vendían a comerciantes procedentes de otros espacios de Hispanoamérica, entre los que se destacaban los peruleros (véase el mapa 1). Sin embargo, la negociación transpacífica generaba un flujo creciente de plata hacia el oriente, parte del cual iba a manos de los enemigos de la monarquía. Poco después de que iniciara dicho tráfico, el consulado de Sevilla lo denunció y se quejó porque en Nueva España los géneros «españoles» competían con los chinos, por lo que pidió la supresión del galeón de Manila (Hoberman 1991: 215). Sin embargo, tal medida era inviable para el proyecto imperial de los Habsburgo.

1. De acuerdo con Picazo Muntaner (2020: 254-257) la ampliación de los mercados para el abasto de Filipinas se había iniciado en la década de 1660, cuando el gobernador Diego de Salcedo expandió el comercio a los puertos de Ternate -Indonesia-, Macao -China-, Goa -India- y Siam -Tailandia-. Y, según Herrera Reviriego (2016: 528-532), en la década de 1670 se empezaron a adquirir textiles indios, a través de intermediarios armenios y portugueses.

2. Sobre el papel de los mercaderes de México en el comercio Pacífico a fines del siglo XVI y principios del XVII, véase Valle Pavón 2005: 213-240.



Mapa I. México núcleo del comercio de Hispanoamérica

El mantenimiento de la contratación transpacífica era necesario para conservar el asentamiento hispano en el archipiélago, por razones geoestratégicas y religiosas. Como Filipinas se ubicaba en un lugar remoto, con un clima inhóspito, la población era escasa e inestable, por lo que el comercio era el principal incentivo que atraía a los «castellanos» y los motivaba a permanecer en las islas.

Con el propósito de contener la salida de plata americana al Oriente y proteger el monopolio del Consulado de Sevilla, en las últimas décadas del siglo XVI y los primeros años del XVII, se impuso a la Carrera de Filipina una normatividad restrictiva. La llamada *permisión* limitó el comercio a los puertos de Cavite y Acapulco, entre los cuales solo podía viajar dos navíos anuales, que debía transportar bienes asiáticos por valor de 250.000 pesos y retornar con 500.000 pesos de plata. Asimismo, se prohibió contratar las mercaderías orientales en Perú, Tierra Firme, Guatemala y el resto de las Indias; solo se podían vender en Nueva España y remitir a Sevilla³. Con el propósito de favorecer el poblamiento y la economía del archipiélago filipino, la Corona mandó reducir el comercio transpacífico a los vecinos de las islas, lo que significaba que no podían operar como encomenderos de los mercaderes del virreinato, como lo habían hecho hasta entonces. Y para impedir el retorno de quienes viajaban a Manila solo para comerciar, mandó que dieran fianza a fin de garantizar que residirán en dicha ciudad por más de ocho años⁴.

Desde un principio, esta normatividad restrictiva fue cuestionada por los virreyes, quienes en repetidas ocasiones pidieron una aplicación más flexible⁵. Los mercaderes de México lograron pasar por alto los límites y prohibiciones mediante el tejido de mallas de negocios y complicidades en las que integraban a los virreyes de Nueva España, los gobernadores de Filipinas, los castellanos y los jueces oficiales del real erario del puerto de Acapulco, así como a los oficiales del galeón, entre otras autoridades. Los mercaderes más destacados del consulado de México brindaban financiamiento a los virreyes, sus parientes y criados, y ponían a su disposición las redes comerciales que hacían posible el tráfico ilícito. Este se facilitaba porque los familiares y allegados de los virreyes muchas veces eran nombrados generales y miembros de la oficialidad de las naos (véase la tabla 1)⁶. En la época que analizamos los virreyes pagaban por sus nombra-

3. *Recopilación* 1681, libro IX, tít. 45, leyes I, V, VI, XV, LXI, LXIII, LXVIII.

4. AHACM, v. 646-a. Real cédula dada en Valladolid el 31 de diciembre de 1604, en *Actas de Cabildo*, México, 2 de diciembre de 1605.

5. Así lo plantearon los virreyes Luis de Velasco –1590-1595–, conde de Monterrey –1595-1603–, marqués de Montesclaros –1603-1607– y Luis de Velasco –1607-1611– (Valle Pavón 2005: 213-240).

6. El virrey marqués de Cerralvo –1624-1635– se valió de Cristóbal Bonilla Bastida y de su yerno Antonio Urrutia de Vergara para contratar de manera encubierta bienes asiáticos. Es muy posible que Urrutia de Vergara prestara servicios similares a otros virreyes, como al conde de Salvatierra –1642-1648–, quien le redujo parte de los gravámenes que adeudaba por

mientos, lo que, en parte, podría explicar su empeño en realizar negocios tan lucrativos como la contratación de bienes orientales de manera ilegal.

Tabla 1. Asociación entre los virreyes y los mercaderes de México en el comercio con Filipinas, 1624-1711

Virreyes	Años gob.	Mercaderes
Rodrigo Pacheco Osorio, marqués de Cerralvo	1624-1635	Cristóbal Bonilla Bastida y su yerno Antonio Urrutia de Vergara
García Sarmiento de Sotomayor, conde de Salvatierra	1642-1648	Antonio Urrutia de Vergara
Francisco Fernández de la Cueva y Enríquez, VIII duque Alburquerque	1653-1660	Juan Vásquez de Medina
Juan Francisco Leyva y de la Cerda, conde de Baños	1660-1664	Domingo de Cantabrana
Gaspar de Sandoval, Silva y Mendoza, conde de Galve	1688-1696	Luis Sánchez de Tagle
Francisco Fernández de la Cueva Enríquez, X duque Alburquerque	1702-1711	Alonso Dávalos Bracamonte

Fuente: Hoberman: 178-179; Israel: 107, 181; Ragon, 2016a: 106-118 y 2016b: 267-282; Valle Pavón 2020: 55-64.

Los gobernadores de Filipinas también participaban en el comercio transpacífico de manera ilícita, lo que les permitía recuperar el dinero invertido en la compra de sus cargos y acumular grandes fortunas. Los gobernadores Diego Salcedo (1663-1668) y Juan de Vargas Hurtado (1677-1683) fueron destituidos luego de haberse ganado poderosos enemigos, que denunciaron su participación en el tráfico ilícito con extranjeros y en el galeón de Manila (Picazo Muntaner 2011 y 2013).

Al igual que en la Carrera de Indias, en el comercio Pacífico circulaban cantidades de plata y mercancías muy superiores a lo permitido, las cuales se transportaban en las naos «fuera de registro». Esto era posible porque los mercaderes tenían relaciones de connivencia con los castellanos y los oficiales reales de los puertos de Acapulco y Cavite, quienes registraban las mercancías, cobraban de los derechos reales, y supervisaban la carga y descarga de los navíos. Una de las estrategias empleadas por los mercaderes de México para

la circulación de mercancías. Los casos de los virreyes duque de Alburquerque -1653-1660- y conde de Baños -1660-1664- se estudiaron con más detalle (Hoberman 1991: 178-179; Israel 1980: 107, 181; Ragon 2016a: 106-118 y 2016b: 267-282; Valle Pavón 2020: 55-64).

contar con la colaboración de los ministros del erario en el puerto de Acapulco consistía en otorgarles préstamos sin intereses y con facilidades de pago. Tal fue el caso de Antonio Fernández Jubera, quien, fue cónsul en 1685-1686 y prior del consulado en 1689-1690 y en los años 1696-1699, traficaba bienes orientales en Nueva España y los puertos de la Mar del Sur. En 1680 el mercader prestó al juez contador de la real caja del puerto de Acapulco 11.100 pesos, a pagar en cuatro años, mediante la hipoteca de sus bienes y, en especial, de su salario. Y al escribano mayor de real hacienda y público de la ciudad y puerto de Acapulco, le prestó 2.100 pesos, «por hacerle bien y buena obra»⁷. Contar con el apoyo del Castellano y los oficiales reales de Acapulco era fundamental, porque los mercaderes de plata enviaban a Filipinas «piñas y barretones de plata» que no habían pagado los derechos reales⁸.

Para tener una idea de las contradicciones que se presentaban en la Carrera de Filipinas debido a que la práctica comercial no se realizaba de acuerdo con lo establecido por la normatividad real, analizamos el conflicto que se suscitó de 1675 a 1678, entre el procurador general de Manila y el fiscal de la audiencia de Filipinas, por una parte, y el consulado de la ciudad de México, por la otra.

2. «SE CASTIGA LA EJECUCIÓN Y OBSERVANCIA DE LOS REALES MANDATOS Y SE DISIMULA Y FOMENTA EL DELITO»

En abril de 1675, el capitán Francisco de Moya Flores, uno de los regidores del cabildo de Manila, que también fungía como procurador de la ciudad, en nombre de algunos vecinos, presentó en la audiencia varias reales cédulas sobre la prohibición a los residentes de Nueva España, de enviar plata a Filipinas para contratar bienes orientales. Sostuvo que, por el bien común de esa república, únicamente los vecinos de Manila debían mandar plata en el galeón. En mayo, el fiscal de la audiencia publicó un bando sobre dicha prohibición, en la ciudad de Manila, los puertos de Cavite y Acapulco. A este último, se remitió el bando en la nao San Antonio, que zarpó en junio rumbo a Nueva España. Casi al mismo tiempo arribó a Manila el galeón *San Telmo*, procedente de Acapulco, los mismos vecinos informaron a la audiencia que traía gran cantidad de plata de las ciudades de México y Puebla. Advirtieron que, si se devolvía al virreinato empleada en géneros, continuarían «el menoscabo y daños» a los residentes de las islas, por lo que le suplicaron que fuera confiscada. ¿En

7. AHNCM, notario 379, Baltazar Morantes, vol. 2511, año de 1680.

8. Véase Archivo General de Indias –en adelante AGI–, México 611. Del licenciado don Francisco Calderón y Romero al virrey, sobre el extravío de la plata y oro sin quintar y que se ponga el remedio que su majestad tiene mandado, México, 2 de julio de 1663.

qué consistían esos daños a los vecinos de Manila? Estos se veían perjudicados porque los consignatarios de los mercaderes novohispanos, que recibían grandes caudales, conseguían precios menores y acaparaban los mejores productos orientales.

De acuerdo con los jueces oficiales de la real hacienda, la nao *San Telmo* traía registrados poco más de 503.500 pesos, de los cuales los vecinos de Manila reclamaron como propios 162.000 pesos –el 33 %–⁹. Los vecinos acaudalados de Manila que comerciaban por su propia cuenta obtenían financiamiento de los comerciantes chinos, de la hermandad de la Misericordia y de la Tercera Orden de San Francisco. Estas últimas otorgaban préstamos a riesgo de mar, con los fondos de los legados piadosos que administraban (La Follete, Douglas y González 2018: 244; Mesquida 2018: 664-665).

Varios meses después, en enero de 1676, diecinueve vecinos de Manila que eran «agentes podatarios», o consignatarios, de los mercaderes de Nueva España, pidieron al fiscal de la audiencia la entrega de la plata que les habían remitido «sus partes» en la nao *San Telmo*, como se hacía «desde tiempo inmemorial». Remitieron al año de 1656, cuando los residentes de Manila habían quedado en la máxima pobreza a causa de un temblor, por lo que habían presentado en la corte real un memorial de peticiones para remediar su situación. Una de sus principales demandas había sido que los novohispanos pudiesen completar el permiso de los 500.000 pesos, «en el caso que faltase y que no lo pudiesen hacer los caudales de los vecinos de esta ciudad»¹⁰. También habían rogado que se devolvieran a los vecinos de México los 700.000 pesos, que el gobernador Diego Fajardo les había embargado, por los años de 1645 o 1646, «sin más razón» que la prohibición de que enviaran caudales¹¹. Entonces, el monarca y el Consejo de Indias habían mandado restituir la plata que había sido incautada, mediante el descuento de los socorros, o situado, que remitía la hacienda novohispana a las islas. Sostuvieron que dicho reembolso demostraba que la prohibición «había quedado sin fuerzas» y los novohispanos habían sido admitidos para el comercio con Filipinas. Y finalmente, afirmaron que la prohibición era «ley que se repulsa, por ser derogada y muerta respecto de no observarse, y estar en uso lo contrario por costumbre asentada», lo cual

9. AGI, Escribanía, 177B.

10. AGI, Escribanía, 177B. México año de 1677. En 1660, el monarca mandó al virrey conde de Baños consultar al cuerpo mercantil de la ciudad México sobre el asunto, discutirlo en junta general de Real Hacienda y enviar los votos singulares para que el Consejo de Indias tomara una resolución. Entonces se consultó al Consulado. Real cédula del 8 de mayo de 1660. Archivo General de la Nación México –en adelante AGN–, Archivo Histórico de Hacienda –en adelante AHH–, 519-3.

11. En esos años, un fuerte temblor había destruido la ciudad.

se demostraba por el hecho de que los oficiales reales de Acapulco admitían y registraban la plata en los galeones¹².

Los «agentes podatarios» o consignatarios de los vecinos de Nueva España formaban una poderosa red comercial que controlaba el tráfico del galeón, gracias a que formaban parte del cabildo de Manila y desempeñaban cargos relacionados con el avituallamiento de la nao. Los capitulares estaban estrechamente implicados en la carga del galeón. Uno de los alcaldes ordinarios y un regidor formaban parte de Junta de repartimiento del cargamento, que además estaba compuesta por el gobernador, el arzobispo, el fiscal, el oidor decano y dos vecinos. Estos «repartidores» asignaban las boletas de carga con base en una matrícula de los vecinos elaborada por el ayuntamiento, en la que se incluían comerciantes, viudas, comunidades religiosas, funcionarios civiles y militares, entre otros. Muchos de estos residentes vendían sus boletas. La mayoría de los vecinos de Manila recibían una boleta para cargar uno o dos fardos, pero había quienes cargaban más de cincuenta. Otros dos regidores medían la bodega del galeón para determinar el número y el tamaño de las piezas o fardos que se podían transportar, y una vez realizada la carga, comprobaban que se ajustaran a lo estipulado (Legarda 1999: 38; Alva Rodríguez, 2013: 188 y 2016: 205, 214-216).

La red de los consignatarios estaba encabezada por dos acaudalados mercaderes el general Sebastián Rayo Doria y Diego de Palencia, quienes habían colaborado en la destitución del gobernador Diego Salcedo en 1668 (Picazo Muntaner 2013: 378, 383) (véase la tabla 2). Rayo Doria, de origen genovés, había sido comerciante en la ciudad de México y, general de galeras en Filipinas, entonces era alcalde mayor de la jurisdicción de Tondo, alcalde ordinario de Manila, cargador de la nao y poseía una tienda en el Parián de Manila¹³. Rayo Doria se había introducido en los circuitos comerciales del galeón y había accedido al cabildo, al casarse con Ana, la hija de Marcos Pestaño Gordejuela, quien, cuando menos desde la década de 1660, había sido consignatario de los mercaderes de la ciudad de México (Huerta 2007: 100). Bernarda, otra de sus hijas, se había desposado con Francisco de Moya y Torres, otro destacado comerciante que era regidor del cabildo de Manila, cuando menos desde 1673. En 1676, Rayo Doria se hizo cargo de la escribanía mayor del cabildo por renuncia de su cuñado Francisco Pestaño, que era regidor¹⁴. A través de los Pestaño, también se relacionó con Tomás de Endaya, cuyo hermano Bernardo se casó con María Rosa, otra hija de Rayo Doria. Desde 1670, Endaya se había dedicado al aprovisionamiento de trigo para las travesías de los galeones y de

12. AGI, Escribanía, 177B.

13. AGI, Filipinas, 33, N. 2, D 65 (Alva Rodríguez 2013: 188 y 2016: 205, 215-216).

14. AGI, Filipinas 28, N. 88, año 1674; Filipinas 11, R.1, N.3, año 1679; AGI, Escribanía, 411-B; Filipinas 331, L.8 y Filipinas 28, N. 152.

madera para la construcción de navíos, cargos que lo vincularon con los oficiales navales y marineros de la nao. La participación en el comercio y su habilidad política le permitieron transformarse en uno de los hombres más influyentes de Filipinas (Alva Rodríguez 2013a: 188; 2013b: 240 y 2016: 205, 215-216).

Tabla 2. Consignatarios de los mercaderes de México en Manila 1676

Nombres	Cargos	Vínculos
Acha, Juan de		
Altamarren, Juan de		
Atienza Ibáñez, Francisco de		Yerno y cuñado de Diego de Palencia
Castañeda Ugalde, Diego de		
Castro y Andrade, Tomás de	Hijo de un oidor de la Audiencia de México	Cuñado de Francisco de Atienza
Endaya, Tomás	Abastecedor de trigo y madera para naos	Su hermano, yerno de Sebastián Rayo Doria
Farías, Joseph		
García de Cárdenas, Tomás		
Gurbista, Antonio de		
López, Mateo		
Moya y Torres, Francisco	Regidor	Yerno de Sebastián de Rayo Doria
Morales Camacho, Luis de		
Palencia, Diego de	Alguacil mayor y alcalde ordinario del cabildo	Suegro y cuñado de Francisco de Atienza
Quintero Nuñez, Pedro		
Quintero Atienza, Marcos		
Rayo Doria, Sebastián	Alcalde ordinario cabildo	Suegro de Bernardo Endaya, hermano de Tomás
Robles, Pedro de		
Texada, Martín de		
Villareal, Sebastián de		

Ref.: Autos sobre el embargo de la plata del galeón *San Telmo* en 1675. México, año de 1677. AGI, Escribanía, 177B.

La otra cabeza de la red era el acaudalado mercader Diego de Palencia¹⁵, quien fungía como alguacil mayor y alcalde ordinario de Manila. Palencia estableció una estrecha relación con el comerciante Francisco Atienza Ibáñez, al darle a su hija en matrimonio y, años después se casó con su hermana Ana. Inés, otra hermana de Atienza Ibáñez, contrajo matrimonio con Tomás de Castro y Andrade, quien era hijo de un antiguo oidor de la audiencia de México, lo que explica sus vínculos con los vecinos y mercaderes de México que invertían en la contratación transpacífica. Atienza Ibáñez obtuvo importantes cargos de carácter judicial y militar que le dieron el control sobre la carga del galeón: en 1687 fue alcalde mayor del Parián de los sangleyes y en 1678 castellano del puerto de Cavite. Logró ampliar su grupo con nuevos cuñados que, en la década de 1680, accedieron al cabildo y acapararon gran parte de las boletas de carga del galeón y la venta de las mercaderías en Acapulco. Asimismo consiguió ubicar a sus familiares y protegidos en puestos estratégicos en Filipinas (Alva Rodríguez 2013b: 237-239, 243).

Presumimos que los vecinos de Manila que promovieron el embargo de la plata de los novohispanos buscaban terminar con el acaparamiento de la carga de la nao que ejercía los consignatarios de los mercaderes de México. Cuando Francisco de Moya y Torres, Francisco de Atienza Ibáñez y Tomás de Endaya coincidieron en el cabildo, pusieron todo su empeño en impedir que otros vecinos de Manila contrataran con los novohispanos (Alva Rodríguez 2013b: 242-243).

El fiscal de la audiencia de Filipinas, Calderón y Serrano, declaró que los caudales decomisados pertenecían al real fisco. Primero, porque la contratación con Filipinas estaba prohibida a los comerciantes de México y Perú, ya que solo podían realizarla los vecinos de las islas. Y segundo, porque ninguna autoridad real podía admitir el registro de los géneros que estaba prohibido comerciar, lo cual siempre había sido materia de litigio. En octubre de 1676, la audiencia de Filipinas remitió al rey y al Consejo de Indias los autos sobre el asunto, mandó informar a los interesados que acudieran a la corte real a pedir lo que les conviniera y notificó a los jueces oficiales reales que mantuvieran el dinero en depósito hasta la determinación del pleito¹⁶.

En enero de 1677, cerca de ochenta comerciantes de las ciudades de México y Puebla, pidieron al consulado de México que los defendiera de la incautación de la plata realizada por la audiencia de Filipinas. Prior y cónsules comparecieron ante el virrey para pedirle que pusiera remedio a dicha situación, mediante el embargo de las mercaderías que había traído la nao *Santa Rosa*, unos días antes, a fin de asegurar el reintegro del dinero. Argumentaron

15. Sobre la riqueza que Palencia había acumulado de la contratación de bienes orientales, puede verse su testamento e inventario de bienes, 1680. AGI, Escribanía 414-C.

16. AGI, Escribanía, 177B.

que su petición era justa, primero, porque el dinero se había registrado en la nao y había pagado los derechos reales, y segundo, porque habían registrado 329.000 pesos, con licencia expresa del virrey. Explicaron que el permiso de comerciar los 500.000 pesos venía «de más de setenta u ochenta años que producen un derecho firme de posesión prescrita», cuya legitimidad se confirmaba porque los gobernadores y ministros de Filipinas habían permitido dichas contrataciones y cobrado los derechos sobre las mercancías. Al igual que sus consignatarios en Manila, afirmaron que la prohibición había quedado derogada, cuando el rey había revocado el embargo realizado por el gobernador Diego Fajardo, en 1645 o 1646, y había mandado devolver el dinero a los vecinos de México a través del descuento de los situados del archipiélago. Y plantearon que el bando de la audiencia de Filipinas, en que se prohibió el trato a los novohispanos se había enviado a Acapulco en 1675, más de un año después de que la nao *San Telmo* había zarpado de Cavite rumbo al virreinato, y que, si se hubiera publicado antes de su partida, el comercio de México hubiera suspendido el envío de plata, como lo había hecho el año anterior, cuando «no remitieron cantidades algunas en la nao San Antonio»¹⁷.

El fiscal de Nueva España opinó que era «muy considerable» el agravio que habían recibido los comerciantes novohispanos ya que, habiendo arriesgado sus caudales en los peligros de la navegación, «se hallan hoy, después de dos años, sin recurso de poder atajar esta violencia y con el desconsuelo de haber mal logrado las ganancias de las mercaderías que en retorno esperaban en la nao *Santa Rosa*». Y planteó que era «publico y notorio» que el galeón San Telmo había llevado «cerca de un millón de pesos, debiendo embargarse y declararse por decomiso toda la cantidad que iba fuera de registro y excedía el permiso de los 500.000 pesos». Más aun cuando habían remitido sus caudales «debajo del sagrado del registro [y] el amparo de la licencia que dio el virrey». Recomendó que: «se embarguen todas las mercaderías y géneros que vienen en la presente nao [...] pertenecientes los vecinos de dichas islas, como causantes y a cuyo pedimento se cometió el referido exceso, para que rata por cantidad de los pesos que a cada uno de los mercaderes se les embargo en dichas islas, se le de satisfacción en especie, descontando costas y costos a los mismos precios que tuvieron en la ciudad de Manila...».

En atención al parecer del fiscal, el 6 de febrero del mismo año de 1677, el virrey Fray Payo de Rivera, mandó al castellano y oficiales reales del puerto de Acapulco publicar un bando, «para que ningún encomendero, consignatario, factor o administrador» de los géneros que habían llegado en el galeón *Santa Rosa*, «vendiese, expendiese, ni extraviase cosa alguna», sino que retuvieran en si embargadas todas las mercaderías, entregando depósito en forma. Y que el

17. *Ibidem*.

castellano y los oficiales reales no permitieran que se deshicieran los fardos y envoltorios, ni se abrieran las petacas, con pena de perder dichas mercaderías, ni que arriero alguno las cargara, ni las sacara del puerto, «con pena de mil pesos y pérdida de la recua y aparejos»¹⁸.

Cuando el general y la tripulación del navío tuvieron noticia de que se habían embargado y puesto en depósito todos los fardos que venían en la nao, a nombre de los vecinos de Manila, pidieron «que no se satisfagan las demandas del consulado de reintegrarles sus 329.000 pesos depositados en las cajas de Manila, porque solo la audiencia de Filipinas o el Consejo de Indias tenía facultad para realizar dicho reintegro»¹⁹.

Prior y cónsules alegaron que la audiencia de Filipinas había embargado la plata del comercio novohispano, sin fundamento alguno, a petición de los vecinos de Manila, y no se podía hacer distinción de los que eran, o no, culpables. Y solicitó que las mercancías se aseguraran «por vía de embargo» hasta que se tomara la resolución, de modo que solo experimentaran una dilación, y no su pérdida. Agregaron, que los vecinos de Manila «habiendo obrado con intención dañada no son dignos de conmiseración» y era «muy verosímil hayan remitido sus mercaderías en confianza o registradas en cabeza de otros, pues tan gran número de piezas embargadas, que pasando 2.500 habían de pertenecer a doce o trece personas que dieron poder para seguir esta causa, que son los más pilotos y oficiales de dicho galeón, que si se hubiera presentado al repartimiento general que se acostumbra hacer en dichas islas, se reconociera no tocarles ni aun la veintena parte de dichas mercaderías y piezas...». Y agregaron que se había quebrantado la seguridad que debía otorgar el registro de las mercancías, el pago de los derechos reales y las licencias otorgadas por los virreyes, por lo que parecía que «se castiga la ejecución y observancia de los reales mandatos y se disimula y fomenta el delito»²⁰.

El fiscal declaró que el general, los oficiales y la gente de mar y guerra tenían estrictamente prohibido comerciar, bajo las penas de privación perpetua de sus oficios y pérdida de las mercaderías que cargaban. Por esto, «no podían ser partes para contradecir el reintegro pedido por el consulado, ni el embargo pedido por el real fisco». Declaró que la gran parte de mercancías que pertenecían a los oficiales y la tripulación del galeón, por el mismo hecho de haberlas manifestado y constar ser suyas se debían declarar por decomiso. Pero consideró que «si se les prohibiese esta utilidad, no habría persona que desnudamente quisiera emplearse en dichos oficios, ni quien navegase en aquella carrera tan penosa y dilatada». De ello se debía notificar al rey y de que los galeones que llegaban de Filipinas traían de cargazón más de un millón de pesos

18. *Ibidem.*

19. *Ibidem.*

20. *Ibidem.*

en mercancías. Esto era posible porque el rey había mandado, en 1638, «que no se abriesen los fardos ni se pesasen los cajones», por lo que, desde entonces, se habían hecho evaluaciones por aforo y solo se registraban «los géneros baladíes y de poco valor», de modo que no se podía averiguar el exceso de los 250.000 pesos del permiso, a más de un millón. Finalmente, planteó al virrey que con esta causa defendía su propia jurisdicción porque había dado las licencias para realizar dicho comercio en la cantidad permitida²¹.

A principios de marzo, el virrey ordenó que el galeón realizara el tornaviaje porque se tenía que conducir el socorro a Filipinas. Mandó que se levantara el embargo al general, los oficiales y la tripulación, quienes debían manifestar las mercaderías que habían llevado fuera de registro. Y, por lo que tocaba a la justa recompensa del comercio del virreinato, mandó que se mantuviera el embargo de todas las mercaderías que llegaron «consignadas en encomienda, administración y factoraje» a los vecinos y mercaderes de las ciudades de México y Puebla de los Ángeles, que las entregaran a los encomendados a quienes venían dirigidas, por lo que debían otorgar «depósito en forma». Y que lo que procediera de su venta quedara en poder de los consignatarios, en prenda, hasta que constara que en Manila se habían devuelto las cantidades depositadas que pertenecían a los vecinos de Nueva España. Finalmente, declaró que esta retención no perjudicaría a los vecinos de Manila, «porque el procedido de dichas mercancías, no podría volver en la presente nao [...] solo servía al comercio de Nueva España para asegurar los caudales que les habían embargado tan injustamente»²².

En junio de 1677 el fiscal de Filipinas, Diego Calderón y Serrano, escribió una representación al monarca, en la que insistió sobre los inconvenientes de que los vecinos de la ciudad de México enviaran plata a Filipinas, porque contravenían sus mandatos y, «con la tolerancia que tienen en estas islas vuestros gobernadores, con fin de sus intereses y asegurar los envíos tan grandes que hacen a la Nueva España, no hay año que no venga un millón de plata en reales efectivos, la más de ella de vecinos de México y fuera de registro, sin pagar derechos algunos». Y lo que consideraba «más lastimoso» era que toda iba «a la gran China, sin que quede un real en estas provincias, lo cual se ejecuta por medio de los muchos sangleyes que residen en estas islas». Y «con la baratera que hay en esta tierra de ropa, así de seda como de otros géneros muy necesarios en la Nueva España, les vuelven de retorno grandes cantidades de ropa con que abarrotan los almacenes mexicanos y cuando llegan las flotas de Cádiz no pueden tener aquella feria que pudieran hacer, si no se hallaran los mercaderes cargados de especiería y géneros, y así por este camino se aniquila el comercio de Sevilla, el real haber y se empobrece estas islas...».

21. *Ibidem.*

22. *Ibidem.*

Un año después, en junio de 1678, el Consejo de Indias reiteró la prohibición de que los vecinos de Nueva España comerciaran con los bienes orientales y mandaran plata a Filipinas. Consideró que había sido justa la incautación de sus caudales, pero había causa para persuadirse de que había cesado dicha prohibición porque la plata iba registrada y el virrey les había dado licencia para mandarla. Con respecto al embargo que se había hecho en Acapulco de las mercaderías que habían llegado en la nao *Santa Rosa*, para dar satisfacción a los de México de la plata que les habían retenido en Manila, juzgó que tenían menos fundamento, porque los de Manila no habían sido culpables de lo obrado por la audiencia de Filipinas. Para desagrar al consulado de México, encontró que se podía mandar el desembargo de la plata depositada en las cajas de Manila y la entrega a sus dueños. Y que también se levantara el embargo de las mercancías de los de Manila, cuyos dueños, a quienes van dirigidas, las puedan emplear con libertad. Finalmente, recomendó ordenar a los virreyes que mandaran cumplir y ejecutar de manera inviolable las cédulas de prohibición, que se debían publicar en México, Manila y Acapulco²³.

3. «INFORTUNIOS Y TRABAJOS EN TAN DILATADA Y PELIGROSA NAVEGACIÓN»

Para conocer una de las formas en que se enviaba la plata fuera de registro a Filipinas, veremos un caso que fue descubierto y cuál fue la posición de las autoridades sobre este tipo de contrabando. El 4 de marzo de 1679, dos días antes de publicar el bando para cargar y registrar la plata y mercaderías en el galeón *San Antonio de Padua*, los oficiales reales de Acapulco lo inspeccionaron para que pudiera realizar el tornaviaje a Filipinas. Al día siguiente aprendieron 11.400 pesos que encontraron en el pañol de la pólvora, los cuales decomisaron porque se habían cargado sin registrar, ni haber pagado los derechos reales. De inmediato, el sargento Juan Carballo, marinero a sueldo de dicha nao, que declaró haber traído mercancías propias y de algunos vecinos de las islas, presentó el poder general que había dado en Cavite al capitán Alonso Dávalos Bracamonte, mercader del consulado de la ciudad de México y alguacil mayor del tribunal de la Santa Cruzada²⁴. Dávalos Bracamonte era un empresario que había heredado grandes haciendas ganaderas y, como parte de sus negocios, compraba géneros orientales que distribuía, junto con bienes europeos y «de la tierra» en los mercados de Nueva España, así como en el puerto de El

23. *Ibidem*.

24. AGI, Filipinas 44, N. 22.

Callao y otros del Pacífico Hispanoamericano, a cambio de plata, azogue y cacao de Guayaquil²⁵.

Tres días después, Dávalos Bracamonte, en nombre del sargento Carballo, solicitó al virrey Fray Francisco Payo de Rivera que se restituyera el dinero confiscado, por tratarse de un marinero y oficial, a fin de que pudiera realizar el tornaviaje en el mismo galeón. Planteó que era justa su petición, primero, porque el dinero pertenecía a los vecinos de Filipinas y a Carballo, además de que formaba parte de los 500.000 pesos que dichos vecinos podían retornar en plata, pagando el 15% de derechos. Y, segundo, porque Carballo no tenía ánimo alguno de defraudar. Explicó que guardaba el dinero en el navío por seguridad, dado que no tenía casa en Acapulco, que planeaba declararlo y pagar los derechos reales cuando se convocara al registro de platas y mercaderías. Agregó que a la gente de mar se le permitía llevar su sueldo fuera de la permisión, así como a los que se obligan a residir en las islas por ocho años, quienes llevaban consigo su hacienda. Por último, pidió al virrey clemencia para Carballo, ya que, si había tenido alguna omisión, debía considerar que era vecino y casado en las islas, por lo que residiría en ellas toda la vida, y que él, su familia y los vecinos que le habían encomendado sus mercancías, quedarían destruidos «después de tantos infortunios y trabajos en tan dilatada y peligrosa navegación», por solo una «leve presunción»²⁶.

El fiscal de Nueva España consideró que, si el ánimo del sargento Carballo hubiera sido registrar la plata y no ocultarla, la hubiera manifestado a los oficiales reales, por lo que era legítimo el decomiso. Y como el virrey y la audiencia estaban inhibidos para conocer las causas de descaminos y decomisos, debían remitirlos al Consejo de Indias, como se hizo. No obstante, es probable que el virrey pudiera restituir la plata incautada, ya que los oficiales reales de Acapulco no informaron del asunto, ni enviaron los autos al Consejo de Indias. Este los solicitaría en diciembre de 1685 y pidió que se les extrañara por no haberlo hecho antes. Los oficiales reales estaban interesados en realizar decomisos porque les correspondía la sexta parte del dinero secuestrado. En este caso habían recibido 2.841 pesos, y casi otro tanto más se habían destinado al pago de los salarios del guarda mayor y los demás guardias que habían asistido a la carga y descarga de la nao *San Antonio de Padua*²⁷.

En enero de 1680, Baltasar de Lerma, que había sido capitán y mestre del galeón *San Antonio de Padua*, hizo constar en Manila que la plata secuestrada

25. Poder general que otorgó Alonso Dávalos Bracamonte, conde Miravalle, a tres sujetos de partida para Perú para tomar cuentas y cobrar. AHNCM, notario 692, Francisco de Valdés, vol. 4696, año 1702.

26. AGI, Filipinas 44, N. 22.

27. *Ibidem*.

le pertenecía²⁸. Es probable que parte de ella fuera propiedad de Dávalos Bracamonte, quien, con tanta presteza había intercedido ante el virrey para que se le devolviera al sargento Carballo. El mercader desempeñaba el oficio de alguacil mayor del tribunal de la Santa Cruzada de manera interina, desde 1675, porque a la muerte de su suegro, Alonso Espinosa de los Monteros, que era el propietario, sus hijos eran menores de edad. Es muy posible que don Alonso no hubiera hecho mayores gestiones para el rescate del dinero decomisado, porque, en el mismo año de 1680, tramitaba la compra del oficio de canciller y alguacil mayor del mencionado tribunal, por 70.000 pesos²⁹.

Baltasar de Lerma, suplicó al Consejo de Indias en 1683, que le restituyeran la plata incautada. Reiteró que Carballo no había tenido el ánimo de evadir el pago de los derechos de la plata, porque esperaba declararla cuando se hiciera el registro oficial, lo cual era patente porque había llevado los bienes orientales en el navío y los había manifestado públicamente. Afirmó que era injusto que le hubieran despojado de su hacienda desde hacía seis años, privándolo de su justa utilidad, sin haber cometido fraude, cuando había servido al monarca en Filipinas en diferentes ocasiones «de mar y tierra», y no debía nada al real erario. En noviembre de 1685, el fiscal del rey planteó que la opinión común era que se diera por decomiso todo aquello que se encontrara «de forma que se experimenta la voluntad de ánimo de defraudar». No obstante, debía tenerse en cuenta que se trataba de un marinero, que tenía que llevar el dinero con él en la nao, y al que se debía favorecer por ser vecino de Manila, los cuales eran muy pocos y ayudaban a conservar «aquellas islas»³⁰.

Según hemos visto, los oficiales y marineros de las naos solían embarcar de manera ilícita los fardos de mercaderías que se traficaban de contrabando. El viajero Gemelli Carreri, quien hizo la travesía del puerto de Cavite al de Acapulco en 1696, calculó que quienes comerciaban bienes orientales obtenían entre 150 y 200 % de ganancias, y las personas que las llevaban en el galeón recibían una comisión del 9 %. Calculaba que en un solo viaje el general ganaba 40.000 pesos, el piloto mayor 20.000 y los ayudantes del piloto 9.000 cada uno; mientras que al contraamaestre, maestre y guardián –que podían embarcar más fardos–, les bastaba «un solo viaje para hacerse ricos» (Gemelli Carreri 2012: 300-301).

28. *Ibidem*. Lerma aparece registrado como maestre de la nao Santa Rosa, que en 1676 viajó del puerto de Cavite al de Acapulco. AGI, Escribanía, 177B.

29. Dávalos Bracamonte ofreció pagar de contado 40.000 pesos, en Sevilla, en abril de 1683, y los 30.000 pesos restantes en México, en diciembre de 1685. Martínez, «Nuevos espacios», 2019, p. 212. Al parecer, para disponer de tan enorme suma, el mercader hizo finiquito y ajustamiento de la compañía que había fundado con su suegra, en 1678, de acuerdo con el cual, pudo disponer de poco más de 73.800 pesos, que se obligó a pagar en unos años. Archivo Motezuma-Miravalle, n.º 39.3, leg. 1, exp. 3: 5-21, 1680.

30. AGI, Filipinas 44, N. 22.

Ante la posibilidad de hacer fortuna en poco tiempo, ciertos individuos se enrolaban en el ejército de Filipinas. Cada vez que la nao zarpaba rumbo a Manila, el virrey de Nueva España remitía, como parte del situado para las islas, el mayor número posible de soldados armados. Para reclutarlos nombraba capitanes que tenían la obligación de levantar sus compañías de infantería, de manera voluntaria y forzada, en las principales ciudades del virreinato. Asimismo, remitía batallones de «forzados», compuestos por presos a los que se conmutaban las penas a cambio de servir como soldados en el archipiélago. La mayoría de los capitanes eran agentes de los mercaderes de plata de la ciudad de México que compraban sus cargos para poder viajar en el galeón y participar en el tráfico de bienes orientales de manera clandestina. Domingo Larrea, quien llegó a ser un prominente tratante de plata y recibió el hábito de caballero de Santiago en 1678, cuando iniciaba su carrera, fue nombrado capitán y reclutó una compañía que fue enviada al archipiélago como parte del situado (Herrera Reviriego 2014: 65-78). Unos meses antes se había casado con la hija del acaudalado mercader de plata Diego del Castillo, con quien constituyó una compañía, en la que recibiría la tercera parte de las ganancias por «su asistencia y trabajo» (Rubial García 1992: 148). Es muy probable que Larrea haya viajado a Filipinas, para comprar bienes asiáticos como parte de sus actividades.

La carrera militar de Baltasar de Lerma ilustra con claridad el proceder de estos agentes comerciales. En 1674, Lerma fue nombrado capitán de una de las compañías de infantería que envió el virrey Payo de Rivera en la nao como parte del socorro a Filipinas. Es muy posible que Lerma haya llevado plata perteneciente a Alonso Dávalos Bracamonte, u otro mercader de México, para comprar mercaderías orientales mientras servía la plaza de capitán reformado. En mayo de 1675, fue designado por el gobernador Manuel de León, alférez de la nao *Santa Rosa* en la que hizo la travesía al puerto de Acapulco. Lerma realizó el tornaviaje al archipiélago en el mismo galeón, en marzo de 1676, luego de ser nombrado capitán de una de las compañías de infantería que formaban parte del socorro a Filipinas. Entonces pudo haber conducido plata de Dávalos Bracamonte para adquirir géneros asiáticos, que condujo al virreinato, en 1678, cuando fue designado capitán y maestro del galeón *San Antonio de Padua*, que en junio se hizo a la vela en el puerto de Cavite rumbo al de Acapulco³¹. Podemos tener una idea de los rendimientos que percibió por dicho viaje, si consideramos que el capitán Manuel Argüelles, que hizo la travesía con Gemelli Carreri de Cavite a Nueva España, en 1696, le dijo que por aquel viaje obtendría un provecho de entre 25.000 y 30.000 pesos, solo en comisiones (Gemelli Carreri 2012: 301), ya que es muy probable que llevaba mercaderías de su propiedad para comerciar.

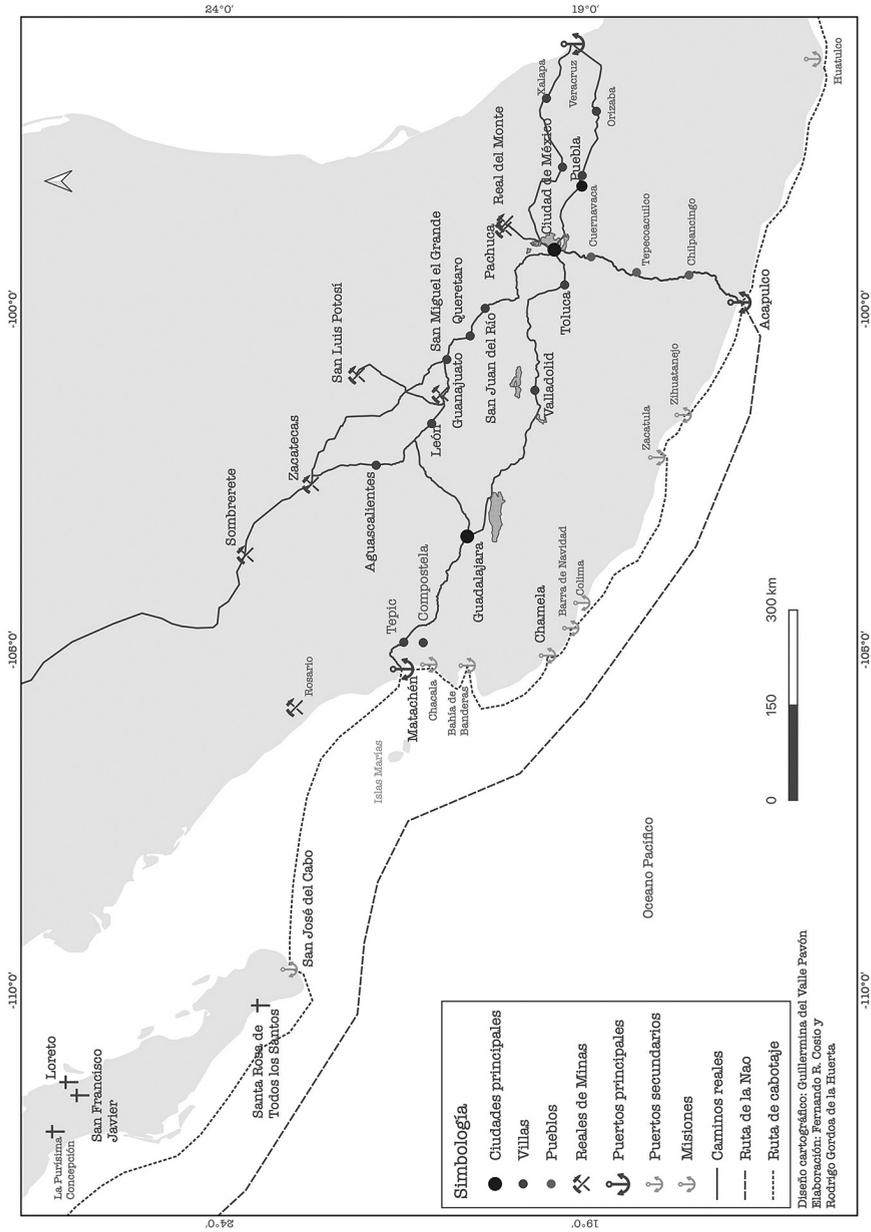
31. *Ibidem*.

En efecto, el comercio con Filipinas era sumamente redituable, pero la travesía por el Pacífico implicaba poner en riesgo la vida y sufrir considerables padecimientos. El viaje era extremadamente peligroso, en particular cuando la nao se dirigía del puerto de Manila al de Acapulco, en gran medida, porque el viaje duraba siete meses. La primera parte del derrotero, que iba de Cavite al Estrecho de San Bernardino, en donde se accedía al Pacífico norte, era muy arriesgada, porque se navegaba por un laberinto de islas e islotes, en el que se enfrentaban vientos impetuosos, corrientes contrarias y temporales. La dificultad para pilotear en este tramo aumentaba, porque en las bahías, ensenadas y cuevas de las islas, navíos de menor porte cargaban en la nao mercaderías que se traficaban de contrabando³², de modo que los galeones podían zozobrar en los bajos y chocar con los arrecifes (Baudot Monroy 2020: 30-31). Las amenazas aumentaban cuando la nao se hacía a la vela después de junio, porque se padecían ciclones y tifones, lo que hizo zozobrar a muchas embarcaciones que se perdieron con sus tripulaciones y sus valiosas cargas³³. Cuando cruzaban el Pacífico, se exponían a terribles huracanes y, a causa de la prolongada travesía, padecían por la escasez de alimentos, tenían que comer víveres podridos y agusanados. Por último, al llegar al litoral de Nueva España acechaban los piratas y corsarios. Gemelli Carreri consideraba que era la ruta «más larga y terrible del mundo», por «las tempestades increíbles que se encuentran una tras otra» y porque se padecía «el hambre, la sed, las enfermedades, el frío, las continuas vigiliyas y otras penas, además de los horribles sobresaltos causados por las olas...» (Gemelli Carreri 2012: 299).

Es probable que Alonso Dávalos Bracamonte, quien fue cónsul del tribunal mercantil de 1689 a 1691 y prior de 1704 a 1706, también contrabandeara los bienes orientales cuando la nao recorría el litoral de la Mar del Sur, desde Monterrey, en la Alta California, al puerto de Acapulco (véase el mapa 2). El empresario poseía un latifundio costero en las tierras aledañas a la ciudad de Compostela, una alcaldía mayor de Jalisco, ubicada en la Nueva Galicia, cerca del puerto de Matachén. Desde este atracadero salían pequeñas embarcaciones para encontrar al galeón, que navegaba lentamente hacia el sur «a vista de tierra» y recalaba en algunos fondeaderos de cabotaje para hacer reparaciones, proveerse de agua e intercambiar géneros asiáticos por alimentos y otros productos «de la tierra» (Gemelli Carreri 2012: 313).

32. El gobernador Juan Vargas y Hurtado, luego de que el galeón *El Santo Niño* había zarpado, envió una balandra repleta de bienes asiáticos para que lo alcanzara y las cargara fuera de registro. Picazo Muntaner 2011: 146-149.

33. Gemelli Carreri 2012: 277-288. Sobre los desastres que enfrentaron algunos galeones, véase Fish 2011: 492-523.



Mapa 2. Contrabando por la Mar del Sur

Parte de las mercancías que se habían cargado fuera de registro se desembarcaban en lanchas que partían de pequeños puertos, como Chamela, Navidad, Colima y Zihuatanejo, antes de llegar a Acapulco. Dávalos Bracamonte también incursionó en la explotación minera en el Real del Monte, de la jurisdicción de Pachuca, por lo que también es probable que en Matachén o en Chacala comprara azogue de Huancavelica de contrabando a los navíos de los peruleros que viajaban a Acapulco para comprar bienes orientales y vender cacao de Guayaquil. Este comercio ilícito era posible por la ausencia de vigilancia en el litoral del Pacífico.

Cuando los miembros de la compañía de Jesús obtuvieron la licencia del virrey para evangelizar a los naturales de la Baja California en 1697, Dávalos Bracamonte donó 1.000 pesos para financiar la primera expedición, motivado tanto por su espíritu piadoso como por sus intereses económicos. Las autoridades reales también tenían un objetivo espiritual, además de que querían poblar la península para socorrer al galeón de Manila, en caso de que lo atacaran piratas o corsarios, así como para abastecerlo de agua y víveres en la larga travesía por la costa de la Mar del Sur (Alegre 1842, vol. 3: 95-96).

4. CONCLUSIONES

A pesar de las restricciones que la corona impuso al comercio transpacífico, los mercaderes de México mantuvieron el control sobre el mismo y siguieron financiando la contratación de grandes cantidades de bienes orientales. Las autoridades de Nueva España y el archipiélago sabían muy bien que no se respetaba la normatividad de la Carrera de Filipinas, porque ellas mismas participaban en el tráfico ilícito y eran beneficiarias de los enormes rendimientos que generaba. La monarquía estaba al tanto del gran contrabando y el fraude fiscal que se practicaban, pero los toleraba para mantener dicho comercio y el poblamiento hispano del archipiélago. De hecho, una vez que los vecinos y mercaderes del virreinato se enteraron de que sus caudales habían sido secuestrados, se negaron a remitir caudales a las islas para comprar los bienes asiáticos.

Los límites entre el comercio legal e ilícito eran muy difusos, como planteó el Consulado de México, el hecho de que los virreyes dieran licencias para contratar en Filipinas y que los oficiales reales de Acapulco registraran y cobraran derechos sobre la plata que se embarcaba en las naos, era la aceptación implícita de que los novohispanos participaban en dicho tráfico. En los conflictos que se suscitaron por el embargo de la plata de los vecinos de las ciudades de México y Puebla, el rey y el Consejo de Indias ratificaron las prohibiciones establecidas, pero mandaron restituir los caudales incautados, aun cuando esta decisión era interpretada como la aceptación de que los novohispanos participaban en la Carrera de Filipinas. En el expediente que analizamos, resulta

interesante ver que las autoridades de la metrópoli no hicieron mención alguna de la remisión de grandes cantidades de plata fuera de registro, la cual representaba un contrabando y un fraude fiscal de enormes dimensiones.

Para realizar el tráfico ilícito con Filipinas, los mercaderes plata, que eran los miembros más prominentes del consulado de México, integraron a sus redes de negocios a los virreyes y los gobernadores de Filipinas, así como a los miembros de las audiencias de México y Manila. En una época en la que privaba la venalidad de los oficios públicos y los cargos militares, la complicidad con dichos mandatarios hizo posible que los agentes de los mercaderes compraran las capitanías para reclutar compañías de infantería destinados a la defensa de Filipinas. En esta forma podían llevar a Manila la plata de sus amos e incorporar a los marineros a sus redes de connivencia. Una vez que se encontraban en el archipiélago, prestaban servicios militares, al tiempo que adquirían los bienes orientales y organizaban la forma en que cargarían el contrabando en la nao, tras haber zarpado de Cavite. Algunos agentes y consignatarios de los mercaderes eran nombrados oficiales de las naos, lo que facilitaba la conducción de las mercaderías asiáticas a Acapulco, con el apoyo de los marinos. De esta manera, los mercaderes pudieron practicar el contrabando de plata y bienes orientales, al tiempo que evadían el pago de derechos reales, lo que elevaba notablemente sus rendimientos.

Los mercaderes de México, al igual que sus factores, obtenían ganancias muy elevadas en el comercio transpacífico, por ello estaban dispuestos a correr elevados riesgos. Podían perder los caudales que prestaban a los virreyes, sus allegados y a los gobernadores, así como la plata que enviaban fuera de registro, como sucedió en el ejemplo que vimos. Los mercaderes consulares también incorporaban a sus redes de negociación ilícita a los castellanos y oficiales reales de Acapulco. Es posible que en el caso analizado hayan confiscado la plata que el marinero había ocultado del galeón, sin saber que era propiedad de Dávalos Bracamonte. Al parecer, cuando se descubría contrabando realizado por vecinos de Manila, la Corona no imponía penas duras a los transgresores. Entre otras cosas, queda por indagar la forma en que los mercaderes de plata de la ciudad de México consiguieron el respaldo que los castellanos del puerto de Acapulco daban a las actividades ilícitas que realizaban.

BIBLIOGRAFÍA

- Alegre, Francisco Javier (1842): *Historia de la compañía de Jesús en Nueva España*. México: Impresa por J. M. Lara, vol. 3.
- Alva Rodríguez, Inmaculada (2013a): «Ciudad y comercio en el siglo XVIII. El Galeón de Manila en el desarrollo de la vida municipal», en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico*

- del Galeón de Manila*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 179-201.
- Alva Rodríguez, Inmaculada (2013b): «Redes Atienza y relaciones comerciales en Manila: Francisco Atienza Ibáñez y Tomas de Endaya», en Begoña Cava Mesa (ed.), *América en la Memoria: Conmemoraciones y reencuentros*. Deusto: Universidad de Deusto / Asociación Española de Americanistas, tomo I, 235-244.
- Alva Rodríguez, Inmaculada (2016): «Redes comerciales y estrategias matrimoniales. La mujeres en el comercio del Galeón de Manila (siglos XVII-XVIII)», *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 42, 203-220.
- Bakewell, Peter J. (1976): *Minería y sociedad en el México Colonial. Zacatecas (1546-1700)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Baudot Monroy, María (2020): «Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20: 21-48.
- Bonialian, Mariano (2012): *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español, 1680-1784*. México: El Colegio de México.
- Fish, Shirley (2011): *The Manila-Acapulco Galleons: The Treasure Ships of de Pacific*. Buckinghamshire, UK: Autor House.
- Gemelli Carreri, Giovanni Francesco (2012): «A bordo del galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 69, n.º 1, enero-junio, 277-317.
- Gutiérrez Lorenzo, María del Pilar (1993): *De la Corte de Castilla al virreinato de México: El conde de Galve (1653-1697)*. Madrid: Diputación Provincial de Guadalajara.
- Herrera Reviriego, José Miguel (2014): «La organización de los galeones de Manila en Acapulco vista a través de la estructuración de la nao San Telmo», en *España, el Atlántico y el Pacífico y otros estudios sobre Extremadura. V Centenario del descubrimiento de la Mar del Sur (1513-2013)*. Llerena: Sociedad Extremeña de Historia, 65-78.
- Hoberman, Louisa Schell (1991): *Mexico's merchant elite, 1590-1660. Silver, state and society*. Durham: Duke University Press.
- Israel, Jonathan I. (1980): *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*. México: Fondo de Cultura Económica.
- La Follete, Cameron, Douglas Deur y Esther González (2018): «The Galleon's Final Journey. Accounts of Ship, Crew, and Passengers in the Colonial Archives», *Oregon Historical Quarterly*, 119, (2), Summer: 210-249.
- Legarda, Benito J. Jr. (1999): *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Quezon City: Ateneo de Manila University.
- Martínez, Pilar (2019): «Nuevos espacios de venta de oficios del tribunal de Cruzada de México en la conformación y consolidación de las élites y oligarquías de la segunda mitad del siglo XVII», en Francisco Cervantes Bello y Pilar Martínez (coords.), *La iglesia en la construcción de los espacios urbanos, siglos XVI al XVIII*. México: UNAM, 196-220.
- Mesquida, Juan (2018): «Pious Funds across the Pacific (1668-1823): Charitable Bequests or Credit Source?», *The Americas*, vol. 75-4, october: 661-697.

- Picazo Muntaner, Antoni (2011): «Redes invisibles: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco», *Anales del Museo de América*, Madrid, n.º 19, 140-152.
- Picazo Muntaner, Antoni (2013): «Rivalidades en las redes de poder de Manila: el golpe contra el gobernador Diego de Salcedo», *El Futuro del Pasado*, n.º 4, 375-388.
- Picazo Muntaner, Antoni (2016): «Distribución de productos asiáticos en América en el siglo XVII: una aproximación», *Temas americanistas*, n.º 30, 87-109.
- Picazo Muntaner, Antoni (2020): «El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo XVIII: la política comercial china», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n.º 20, 253-272.
- Ragon, Pierre (2016a): *Pouvoir et corruption aux Indes espagnoles. Le gouvernement du comte de Baños, vice-roi du Mexique*. París: Berlin.
- Ragon, Pierre (2016b): «¿Abusivo o corrupto? El conde de Baños, virrey de Nueva España (1660-1664): de la voz pública al testimonio en derecho», en Pilar Ponce y Francisco Andújar (coords.), *Mérito, venalidad y corrupción en España y América, siglos XVI-XVIII*. Madrid: Editorial Albatros, 267-282.
- Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias* (1987): Madrid: Ivlian de Paredes, año de 1681. Facsímile en México: Miguel Ángel Porrúa.
- Rubial García, Antonio (1992): «Un mercader de plata andaluz en Nueva España, Diego del Castillo (161?-1683)», *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XLIX, 143-170.
- Sanz Tapia, Ángel (2009): *¿Corrupción o necesidad? La venta de cargos de gobierno indios bajo Carlos II (1674-1700)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Valle Pavón, Guillermina (2005): «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620», *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History, La Economía en tiempos del Quijote*, vol. XXIII, número extraordinario, Madrid, 213-240.
- Valle Pavón, Guillermina (2020a): «Contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670-1711», *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 42, n.º 2, 115-143.
- Valle Pavón, Guillermina (2020b): «Las redes mercantiles del tráfico ilegal entre Nueva España y Filipinas, 1653-1664», *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte, Cádiz*, Universidad de Cádiz, n.º 32, extraordinario, 51-64.