

concurso de negociantes de todas las provincias del reino de Méjico que truecan su plata, su cochinilla y algunos otros efectos por especierías, porcelanas, muselinas, telas, sedas, aromas y otros géneros del Asia. *Esta es la famosa feria en que desvergonzadamente se ve consumado el fraude del Nuevo Mundo, empezado con osadía en el antiguo*»¹².

En efecto, el fraude se iniciaba en Filipinas ajustando la carga del Navío de Acapulco al valor total reglamentado, pero consignando las mercancías enviadas a unos precios ínfimos para eludir la finalidad limitativa pretendida por el reglamento. El resultado era la entrada por Acapulco de grandes cantidades de productos asiáticos que no satisfacían los derechos fiscales correspondientes, el que los mercaderes filipinos obtuvieran inmensas ganancias y que al quedar cubierta gran parte de la demanda americana con el comercio de Manila existiera lesión para los intereses mercantiles andaluces.

Lógicamente, los comerciantes de Sevilla, como los de Cádiz¹³, concedores de estas prácticas fraudulentas, se quejaban del tráfico entre Manila y Acapulco con el argumento de «la ruina que causaba al comercio de España la introducción (en América) de tejidos de seda y demás géneros de la China», al igual que el daño que ello suponía para las propias manufacturas hispanas. A estas quejas respondían los mercaderes de Filipinas instando el que se aumentasen las cantidades autorizadas por el permiso, único medio de subsistencia del establecimiento asiático.

Tal cúmulo de razones y dispares argumentos produjeron una vacilante e indeterminada política gubernamental y administrativa acerca de esta cuestión, hasta que en 12 de agosto de 1702, tras el oportuno informe del Consejo de Indias, fue decidida una elevación en el valor del envío de géneros desde Manila a Acapulco al máximo anual de 300.000 pesos, autorizándose que en el retorno de metálico a Filipinas se elevara el límite hasta 600.000 pesos. A la par se adoptaban medidas para evitar los excesos y fraudes en la valoración de los carguíos, se procuraba garantizar la percepción de los derechos reales en Manila y Acapulco y se otorgaba el derecho de inclusión, como partícipes en el tráfico con América, a los naturales de España residentes en Filipinas y a los militares con destino en las islas, excluyéndose de aquella prerrogativa a los ministros, eclesiásticos (seculares y regulares) y a los forasteros en el archipiélago.

Pero estas concesiones eran una mínima contrapartida a la decidida política restrictiva del nuevo reglamento del comercio filipino con América, cuya principal finalidad, según decía Almodóvar, era «estrecharle y disminuirle». Así, con tal propósito, se prohibió a todos los habitantes de América entrar en dicho tráfico, reservándole a los filipinos, pero vedando a éstos, a su vez, el adquirir directamente

¹² *Ibidem* (Vol. V, pág. 220).

¹³ «El monopolio de Sevilla, confirmado en 1591 y 1626, fue desapareciendo lentamente en el transcurso del siglo XVII en beneficio de Cádiz; pero permaneció la idea de un monopolio andaluz... (que) continuó ahogando la economía española hasta 1778... Al escándalo del contrabando entre la metrópoli y las colonias, debe añadirse el que daba lugar al que se hacía entre las mismas colonias o entre Méjico y Filipinas; ... el tráfico ilícito representaba los dos tercios del comercio colonial en el año 1686. Sin embargo, no hacía más que empezar. Debía alcanzar su máximo durante el siglo XVIII, a pesar de las reformas administrativas de los Borbones.» (VICENS VIVES, Jaime: *Historia Económica de España*, págs. 364-374, Barcelona, 1967.

en China los géneros apetecidos, limitando su compra a las mercancías que los chinos llevaran a Manila, controlando estas entradas al tiempo que se tasaba su precio en el que señalaran las autoridades.

Para Almodóvar, «tan considerables faltas de conocimiento sobre los primeros principios de comercio y economía, no podían menos de producir los fatales efectos que progresivamente fueron experimentando»¹⁴. A esta política errónea se uniría posteriormente la prohibición de despachar ninguna clase de género asiático desde cualquier punto de Nueva España hacia Perú, quedando en este sentido paralizado el tráfico de productos orientales anteriormente existente entre ambos virreinos americanos.

La influencia y gestiones de los mercaderes andaluces y la reiterada denuncia del perjuicio que al comercio metropolitano causaba el tráfico filipino, con su excesiva y fraudulenta introducción en América de textiles asiáticos, conseguiría que finalmente (por Real Cédula de 27 de octubre de 1720), se prohibiera la entrada de tejidos de China, lo que provocó el clamor desesperado del comercio de Manila.

Contra tal disposición protestaban las representaciones cursadas desde Filipinas (del gobernador, audiencia, fiscal, arzobispo, cabildo, comunidades religiosas y ayuntamiento de Manila), manifestando la necesidad de conciliar los evidentemente opuestos intereses del comercio filipino y el de Cádiz y Sevilla, destacando una serie de argumentos¹⁵, con los que pretendían —y lograron— que la Real Cédula de 1720 fuera revocada, llegándose así a la relativamente ventajosa situación que conocería el comercio filipino a partir de la posterior vigencia de la Real Cédula de 1734 (en cuyo capítulo 2.º se especificaban las razones y más amplios límites bajo los que se autorizaría el tráfico entre Manila y Acapulco, en el futuro)¹⁶.

¹⁴ ALMODÓVAR, duque de *Op. cit.*, (Vol. V, pág. 225)

¹⁵ Eran tales argumentos del siguiente tenor: «ser más dañosos y traer mayores inconvenientes los fraudes del comercio de Sevilla y Cádiz que el de las Filipinas» por ser «más considerables los perjuicios de la ilimitada extracción de dinero por las flotas de América y puertos de España, que la limitada que se hace por Manila; porque esta plata va ordinariamente a parar a la China, *de donde no sale*, y como en un pozo queda entre los chinos que no son enemigos nuestros; pero la otra gira entre las naciones europeas, enemigas o usurpadoras de nuestro comercio y *circula una gran parte de aquel metal entre las naciones asiáticas contrarias o nada parciales de nuestras posesiones*. También se indicaba que «la decadencia de las manufacturas españolas debía atribuirse a la peste que había afligido la Andalucía a mediados del siglo antecedente; a la transmigración de la gente sana a Murcia y Valencia, donde se habían acrecentado las moreras y telares; a los impuestos exorbitantes, principalmente el de millones; a la concurrencia de estofas extranjeras, facilitada con la rebaja de derechos de aduana que se les había concedido; a la superior industria de fábrica inglesa, holandesa y francesa, que a favor de la libertad y privilegios que gozaban sus manufacturas habían suplantado a las de España»; e incluso al cambio de moda en los trajes, que había hecho decaer el valor de los tejidos de seda, no por la competencia de los géneros procedentes de China, sino por la supresión en el traje «llamado militar» de rizos, terciopelos, fondos y rasos.

Finalmente, confirmaba la certeza de tales motivos de decadencia el que «de mil toneladas de sedería que llevaba cada flota a América, eran escasamente 125 de fábricas nacionales, y que habiéndose juzgado a propósito para fomentarlas excluir las extranjeras, había sido preciso levantar inmediatamente la prohibición so pena de no despachar la flota, por no haber efectos con que cargarla.» (ALMODOVAR: *Op. cit.*, págs. 228-230).

¹⁶ Decía así el capítulo 2.º de la Real Cédula de 1734: «Atendiendo al derecho que tienen los naturales y habitantes de las islas Filipinas para comerciar con el Reyno de Nueva España, y siendo justo no negarles el comercio con la China, ni por consiguiente el tráfico con el referido Reyno de Nueva España de aquellos

Procede igualmente recordar que, precisamente en los momentos previos a que fuera definitivamente dictada esta última disposición de 1734, una precedente Real Cédula de 29 de marzo de 1733 concedía el establecimiento en Cádiz de una compañía privilegiada de comercio con el nombre de Filipinas, intento que fracasaría, pues las presiones de Manila, junto con la oposición mancomunada de las potencias europeas, impidieron su consolidación, no llegando a mantener relaciones efectivas con el archipiélago asiático.

Este frustrado propósito de conceder el tráfico con Manila a una compañía privilegiada se había suscitado tratando de emular el modelo holandés y, según Viñas Mey¹⁷, tal intento pretendió atraer a nuestra patria los beneficios del comercio con Oriente a partir de la ventajosa circunstancia que suponía el dominio hispano sobre aquellas islas. Para este autor resulta evidente, de la lectura de los escritos de Ustáriz, la amargura con la que entonces, desde España, se consideraba el hecho de que Holanda se hubiera alzado con el control comercial y marítimo de las Indias Orientales. En efecto, la iniciativa en el descubrimiento y colonización de América, mantenida por España durante más de dos siglos, era una espléndida tradición que hacía que los escritores economistas hispanos de la época estimaran que todos los territorios y mares de las Indias —así Orientales como Occidentales— constituían algo privativo para la acción española; y al lamentarse del ejercicio por Holanda del dominio marítimo desde Arabia a Japón, lo consideraban un despojo del derecho hispano, en tanto que juzgaban como lícito y admisible el que España sostuviera el monopolio comercial sobre el continente americano.

Tal sentimiento reivindicativo e imperialista había hecho que, previamente al nacimiento en 1733 de aquella compañía, ya hubieran existido planes y sugerencias sobre el tráfico directo entre España y Filipinas. Ustáriz —recuerda Viñas Mey— hablaba de que algunos españoles «han ideado establecer la navegación y moderado tráfico en las Indias Orientales, pasando por la costa de Africa». Pero este rumbo no sería el elegido por la primera Compañía de Filipinas. Marcenado, autor del proyecto (en cuya realización se esforzó denodadamente el ministro Patiño), se inclinó en favor de efectuar aquel comercio por la vía del estrecho de Magallanes, por entender tal camino más breve, seguro, barato y sano que el que se practicaba mediante Nueva España. Estimaba que la compañía debía comenzar por «fortificar la tierra magallánica, un puerto, y construir allí almacenes y hacer el comercio en derechura por dicho

textidos en surtimiento, con los que se fabrican y producen en las mismas Islas, por no poder de otra forma subsistir y conservarse, ni ser bastante para ello los géneros y frutos que en ella se producen: Permito y concedo al referido comercio de Filipinas que cada año en el Galeón o Naos, que de aquellas Islas salieren para el Reyno de Nueva España por el situado de ellas, pueda enviar y envíe el referido Reyno 500.000 pesos de principal o empleo en Filipinas, en *Textidos y ropas de seda de la China*, en surtimiento y en los demás frutos y géneros que hasta ahora hubieren podido y debido comerciar, y que pueda retornar a dichas Islas en el referido Galeón o Nao *un millón de pesos* por cada año; empezándose a practicar este mi *Real permiso y reglamento*, desde el primer Galeón o Baxeles, que después de haber llegado este despacho a aquellas Islas, salieren de ellas para Nueva España, el qual se haya de continuar los años siguientes, y sucesivamente en adelante.» (ALMODÓVAR: *Op. cit.*, págs 231-233) (Los subrayados, así en el original).

¹⁷ VIÑAS MEY, CARMELO: *Las Compañías de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII* (Revista Nacional de Economía, núm. 36, pág. 263, Barcelona, 1922).