

LA FALTA DE RECIPROCIDAD ARANCELARIA EN MACAO Y MANILA: UNA CONTRIBUCIÓN AL COMERCIO ENTRE LOS DOS ENCLAVES IBÉRICOS (1746-1788)

THE LACK OF TARIFF RECIPROCITY BETWEEN MACAU AND MANILA: A CONTRIBUTION TO TRADE BETWEEN THE TWO IBERIAN ENCLAVES (1746 – 1788)

PATRICIO HIDALGO NUCHERA

(Universidad Autónoma de Madrid)

RESUMEN

Este artículo analiza el tema de la desigualdad de derechos arancelarios cobrados a los navíos españoles en la Aduana de Macao y a los portugueses en la de Manila. Se enfatiza la pretensión de las autoridades del enclave luso para que sus comerciantes no fueran considerados en Manila como extranjeros para, de este modo, abonar los mismos derechos que los españoles, tal y como ocurría con éstos en Macao. Se finaliza poniendo en duda la afirmación de Cheong de que, en 1787, Madrid aprobó un decreto tolerando que embarcaciones portuguesas condujesen a Manila efectos propiedad de otros europeos.

Palabras clave: Macao, Manila, Aduanas, Relaciones comerciales, Derechos arancelarios

ABSTRACT

This paper examines the inequality of tariff duties levied on Spanish ships at the Customs House in Macau and on Portuguese ships in Manila. It highlights the efforts of the governor and senate of the Portuguese enclave to ensure that their merchants would not be considered foreigners in Manila, thereby enabling them to pay the same duties as Spanish traders – just as Spaniards did in Macau. The paper concludes by questioning Cheong's claim that, in 1787, Madrid issued a decree permitting Portuguese vessels to transport goods owned by other Europeans to Manila.

Keywords: Macau, Manila, customs, commercial relations, tariff duties

RESUM

Aquest article analitza el tema de la desigualtat de drets aranzelaris cobrats a les naus espanyoles a la Duana de Macau i als portuguesos a la de Manila. S'emfatitza la pretensió de les autoritats de l'enclau lusità perquè els seus comerciants no foren considerats a Manila com a estrangers per a, d'aquesta manera, abonar els mateixos drets que els espanyols, tal com ocorria amb aquestos a Macau. Es finalitza posant en dubte l'afirmació de Cheong que, el 1787, Madrid va aprovar un decret tolerant que embarcacions portugueses conduïren a Manila efectes propietat d'altres europeus.

**LOS ENCLAVES IBÉRICOS DE MACAO Y
MANILA: UNA RELACIÓN SECULAR EN-
TRE LO PROHIBIDO Y LO CONSENTIDO**

En 1557, y en el proceso de su expansión hacia oriente, los portugueses se establecieron en Macao, en la orilla occidental del delta del río de las Perlas, aguas abajo de Cantón (Guangzhou), provincia de Guandong. Desde un principio este establecimiento comercial, encuadrado en el Estado da Índia portuguesa, jugó un papel de intermediación en el comercio entre China y Japón, dos países irreconciliables entre sí. A través de la llamada *não da prata*, que unía anualmente Macao con la factoría lusa de Nagasaki, los macaenses obtenían una provechosa comisión del intercambio de seda china y plata japonesa. Posteriormente, y en su expansión hacia el occidente, los castellanos llegaron al archipiélago bautizado San Lázaro,

posteriormente Filipinas, donde fundaron en 1571 la ciudad de Manila, en la costa occidental de la isla de Luzón. Dependiente del virreinato de la Nueva España, se convirtió muy pronto en un centro difusor de plata americana y receptor de efectos asiáticos, que luego reexportaba al puerto de Acapulco en el llamado Galeón de Manila o de China. Las mercancías asiáticas llegaban al enclave español, al ritmo estacional de los monzones, en juncos y sampanes procedentes de la provincia china de Fujian. Pronto los macaenses desearon intervenir, como intermediarios, en el jugoso comercio sino-hispano. Y como en el caso citado del comercio entre China y Japón, Macao vio la posibilidad de convertirse en el punto de intercambio, en este caso, entre los efectos chinos de Guandong y la plata americana llegada anualmente a Manila.¹

Esa expectativa, así como la paralela inquietud lusa por la posible intrusión castellana en China y la competencia comercial que les supondría, se patentizó tras la subida de Felipe II de Castilla al trono de Portugal en 1580 con el nombre de Felipe I. La integración de ambos reinos bajo una misma corona se plasmó en el estatuto de mercedes, gracias y privilegios aprobado en las Cortes celebradas en abril de

1 Este epígrafe es deudor de las excelentes síntesis del comercio entre Macao y Manila hasta la Restauración portuguesa realizadas, con amplia bibliografía al respecto, por GARCÍA (2008) y OLLÉ (2022), pp. 151-171.

1581 en la villa de Tomar, en el cual se preservaba el particularismo de la administración, la política y el comercio portugués a los nacionales de dicho país. A pesar de la tajante separación entre ambos espacios imperiales, las relaciones comerciales, aunque prohibidas, eran inevitables. Más aún cuando el trato era deseado por ambas partes: los macaenses veían Manila como un mercado consumidor de productos asiáticos y una vía de acceso a la plata americana, mientras los manilenses consideraban a Macao un proveedor de efectos tanto de Cantón como de la India portuguesa, géneros que, por otro lado, favorecían el abaratamiento de los aportados desde Fujian a Manila por mercaderes chinos.² Eso sí, los portugueses presionaron para que ese clandestino comercio fuese unidireccional, sólo en dirección Macao a Manila, con el argumento de que los precios de los efectos chinos se encarecerían con la presencia de los castellanos *in situ*. Así lo sancionó la corona, cuando a principios de 1593 prohibió que

los comerciantes manileños negociaran directamente en Asia, sino que fueran los asiáticos quienes llevaran a Manila las mercancías orientales.³

La irrupción de los holandeses en el Sudeste asiático a finales del siglo XVI y el peligro que supuso para los ibéricos estrecharon la cooperación entre Macao y Manila, al punto que soldados castellanos participaron en la defensa del primero en junio de 1622. Sin embargo, esa cooperación no se tradujo en la legalización del comercio entre ambos enclaves, todo lo contrario, se mantuvo la prohibición a pesar de las peticiones favorables tanto de una parte como de otra. La única excepción fue el permiso anual concedido a los comerciantes de Manila de fletar anualmente a Macao un navío para adquirir exclusivamente los pertrechos militares necesarios para la defensa de las Filipinas, en absoluto cualquier otro tipo de mercancías.⁴ Papel mojado: los castillas aprovechaban la ocasión para comprar toda clase de sedería china.⁵

El tráfico ilegal entre Macao y Manila paradójicamente aumentó a

2 OLLÉ (2000), p. 11.

3 AGI, Filipinas, 339, L.2, ff. 71r-71v: Real cédula Madrid, 11 de enero de 1593. Recopilada, pero sin la exposición de motivos, como ley 34, título VI, libro IX de la Recopilación de leyes de Indias (1681). La excepción fue Japón, a donde los vecinos de Manila sí podían ir directamente pero no al contrario, según mandato de Felipe III fechado en Segovia a 5 de julio de 1609 y recogido como ley 2 del mismo título y libro. Dicha línea comercial cesó legalmente en 1624, cuando la dinastía de los Tokugawa, llegada al poder en 1603, decretó la expulsión de los misioneros españoles. GIL (1991), pp. 450-456; OLLÉ (2000), p. 281; IACCARINO (2017), p. 354. OLLÉ (2022), p. 105.

4 AGI, Filipinas, 329, L.2, ff. 62r-63r: Real cédula Madrid, 4 de febrero de 1608.

5 VALDÉS LAKOWSKY (1987), p. 122.

medida que lo hacían los golpes que los holandeses propinaban a las redes de comercio portugués. Así ocurrió con la ruptura del monopolio de la intermediación lusa en el comercio entre China y Japón en 1609 tras la apuesta alternativa del sogunato Tokugawa por los holandeses, a los que se permitió instalarse en Hirado y Dejima, y finalizó en 1639 con la expulsión de los portugueses de Nagasaki.⁶ Y dos años después los holandeses expulsaban a los portugueses de Malaca, punto de enlace del océano Índico con los mares de China. El tráfico entre los dos enclaves ibéricos fue tan asiduo que se hizo necesaria en la colonia hispana la figura de un “factor de los viajes de Macao” con el fin de velar por sus compatriotas.⁷

UNA RUPTURA MÁS POLÍTICA QUE ECONÓMICA

A partir de principios de la cuarta década del siglo XVII, la asidua, directa e ilegal relación entre Macao y Manila quedó interrumpida a raíz de la ruptura de la unión de las dos coronas ibéricas, iniciada en Lisboa el primero de diciembre de 1640, conocida en Goa en sep-

tiembre de 1641 y en Macao en mayo de 1642. Fue una ruptura, como señala Valladares, más política que económica, ya que, por una parte, el comercio entre ambos enclaves se mantuvo de forma indirecta con navíos de otras procedencias, por ejemplo de Macasar, en la isla indonesia de Sulawesi, a donde habían huido muchas familias portuguesas tras la toma de Malaca por Holanda en 1641, y, por otra parte, desde muy pronto hubo intentos de aproximación entre los dos enclaves ibéricos.⁸

En efecto, si los portugueses estaban sufriendo el colapso de sus añejas redes comerciales, los castellanos vieron interrumpido el flujo de juncos y sampanes chinos. La causa radicó en la invasión manchú desde el noreste de China que supuso la caída de la dinastía Ming y su sustitución por la de los Qing. Un foco resistente de los Ming, liderado por el clan de los Zheng, se focalizó en las costas del sur de Fujian y en la isla de Taiwán (la Formosa portuguesa).⁹ Para que éstos no se aprovecharan del comercio de los habitantes de Fujian con Manila, el nuevo emperador prohibió la navegación de sus súbditos, que ahora

6 OLLÉ (2005), pp. 279-281; OLLÉ (2022), p. 12; VALDÉS LAKOWSKY (1987), p. 120.

7 GIL (2011), p. 96.

8 SÁNCHEZ PONS (2020) confirma que los años de esplendor de la relación del reino de Gowa-Tallo, o sultanato de Macasar, con Manila fueron los que mediaron entre la ruptura ibérica de 1640 y 1667, poco antes de la caída del sultanato sulawesiano en manos holandesas. Para los intentos de aproximación entre Macao y Manila sucedidos tras la Restauración de los Braganza en el trono de Lisboa, me remito a VALLADARES (2001), pp. 67-72.

9 OLLÉ (2005), pp. 292-294.

la realizarían a través de Macao, y, además, se vetó la entrada y presencia de misioneros “por decreto real desde la última persecución de los años de 1669”.¹⁰ A partir de este momento, el tema del comercio entre los dos *entrepôt* ibéricos se entrelazó con la situación de los religiosos castellanos en China.

En efecto, las difíciles circunstancias y aislamiento en que se hallaban llevaron a los misioneros de las religiones presentes en territorio chino -Santo Domingo, San Francisco, San Agustín y Compañía de Jesús- a exponer al gobierno de Filipinas su consideración de que Macao era la única puerta de entrada y conservación de la cristiandad en el Celeste Imperio.¹¹ Los escritos, llevados a Manila por dos navíos procedentes de Macao, fueron enviados a la corte por el gobernador Juan de Vargas, quien reconocía que, en el contexto de la crisis interna del Celeste Imperio, el trato con Macao era el único camino para enviar misioneros a China, pero también para adquirir municiones y pertrechos de

guerra e ingresar, en la Real Hacienda, las utilidades procedentes del cobro de derechos arancelarios.¹²

Cuando la carta llegó a Cádiz en la flota de 5 de agosto de 1685, el clan legitimista de los Zheng había sido ya derrotado y el emperador Kangxi había decretado, un año antes, dos importantes medidas que afectarían a las relaciones entre Macao y Manila. Por una parte, la reanudación de la navegación de Fujian al enclave castellano y, por otra, la apertura de varios puertos al comercio exterior, entre ellos el de Cantón.¹³ La noticia no se conoció en Madrid, a tenor de las disposiciones tomadas con relación a los misioneros. En efecto, la consulta del Consejo de Indias, que se demoró más de tres años, fue lúcida: para conseguir la introducción y conservación de la fe de Cristo en China debía derogarse la ley de 1593 que impedía el que de Filipinas fuesen a comerciar a dicho territorio, pues no había otra puerta de entrada que Macao.¹⁴ Sin embargo, la llegada de nuevos escri-

10 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Memorial del agustino Álvaro de Benavente, s.f. En marzo de 1671 otro decreto prohibió a los súbditos chinos adherirse al cristianismo. TORRES TRIMÁLLEZ (2023), p. 622, nota 47.

11 Fray Álvaro de Benavente, Cantón, 26 de febrero de 1682; fray Francisco de la Concepción, Cantón, 19 de febrero de 1683; fray Buenaventura Ibáñez, franciscano, Cantón, 3 de marzo de 1683. Todas en AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Expediente sobre el comercio con Macao, 1682-1692.

12 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Juan de Vargas Hurtado al rey, Manila, 10 de junio de 1683.

13 OLLÉ (2022), pp. 13, 101, 308.

14 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Consulta del Consejo de Indias, 15 de diciembre de 1688. La derogación sólo afectaba a las mercaderías, ya que las compras de armas y pertrechos en Macao fue aprobada en 1608.

tos a Madrid retardó la resolución del expediente hasta 1690.¹⁵ En este año, una real cédula de 23 de septiembre permitía a los súbditos de la ciudad de Manila comerciar con la de Macao mientras durase la crisis interna china. El mandato real, bajo el que latía la consideración de que el comercio facilitaría el ingreso en China de los misioneros procedentes del enclave español, se expresaba así:

Y habiéndose visto en mi Consejo Real de las Indias, juntamente con la representación hecha por fray Álvaro de Benavente del orden de San Agustín, procurador general de su provincia de esas islas, lo que pidió mi fiscal y consultándome sobre todo, he resuelto permitir (como por la presente permito) que la ciudad de Manila y sus islas tengan comercio con Macao sin embargo de lo dispuesto en contrario por la referida ley [*de 1593*], que prohíbe que de las Filipinas vayan a comerciar a la China, derogándola en cuanto a esto y dejándola en lo demás en su fuerza y vigor; y por si

cuando recibiereis este despacho tuvieren otro estado las cosas, os lo envió condicional, previniéndoos (como os lo mando) dispongáis su ejecución en la parte que fuere necesaria para mantener la cristiandad en la China, y que en lo que hallareis inconveniente lo suspendáis, y me deis cuenta de lo que se os ofreciere en la inmediata ocasión que hubiere.¹⁶

En la carta comunicando el acatamiento de la cédula, la Audiencia manifestaba su temor a que los religiosos del enclave luso estorbasen el paso de misioneros procedentes de Manila, bajo el argumento de que sólo a ellos les estaba adjudicada la propagación del Evangelio en China. Los oidores, que ponían en duda la soberanía lusa sobre Macao, exponían que los eclesiásticos portugueses, por facultad concedida por el virrey de Goa, arrestaban a todo misionero que, vía Macao, intentará pasar a China desde Filipinas. Y no era retórica: ya el año de 1686 apresaron a dos franciscanos y los remitieron a Goa; y en 1690 estuvieron a punto de prender a fray Álvaro de Benavente y a dos reli-

15 Se trata del memorial de fray Álvaro de Benavente, agustino, para que se permita el comercio con Macao, s.f., y la carta de la Audiencia de Manila de 15 de julio de 1686 y posdata de 4 de junio de 1688, ambos en AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27.

16 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Real cédula Madrid, 23 de septiembre de 1690. Dos años después fue obedecida en Real Acuerdo de la Audiencia de 25 de septiembre de 1692 y por auto del gobernador Fausto Cruzat y Góngora de 8 de octubre siguiente.

giosos que le acompañaban.¹⁷ Sin embargo, el Consejo de Indias se limitó a consultar que se encargara a la Audiencia de Manila informar de los resultados del comercio permitido.¹⁸

En este estado una serie de circunstancias, como el envío en 1704 del situado a las Marianas en un navío portugués,¹⁹ el recordatorio dirigido una década más tarde a todas las autoridades indianas para que se cumpliesen las normativas que prohibían el comercio ilícito con cualquier nación extranjera,²⁰ o la petición cursada al gobernador de Filipinas para que informase sobre el comercio permitido a los naturales de Filipinas con el reino de Camboya, Cochinchina, Siam, China, Japón, Macao y Cantón,²¹ llevó al Gobierno de Madrid a ratificar en 1727,

“por ahora”, la permisión del comercio de los castellanos con Macao.²²

LA PREFERENCIA DE LOS CASTELLANOS POR CANTÓN Y LA REACCIÓN DE LOS MACAENSES

La debilidad de Macao tras la entrada de los holandeses en el Sudeste asiático y la separación portuguesa de la Monarquía hispánica, sumadas a la interrupción de la llegada al *entrepôt* castellano de los juncos de Fujian, son fenómenos que explican que, en los años inmediatamente posteriores a la Restauración portuguesa, Manila se convirtiera para Macao en su principal fuente de acceso a la plata mexicana, a la par que Macao se viera como su principal abastecedor de efectos orientales, si bien a precios más altos que los habituales.²³ Sin embargo,

17 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Audiencia de Manila al rey, s.f., circa 1693. Llegó a Cádiz en la flota de 30 de octubre de 1698.

18 AGI, Filipinas, 24, R.4, N.27: Consulta del Consejo de Indias, 10 de febrero de 1700.

19 Información inserta en AGI, Filipinas, 333, L.12, ff. 101r-102v: Real cédula al gobernador Conde de Lizárraga, Madrid, 3 de marzo de 1714.

20 AGI, Filipinas, 137, N.33: Real cédula al Conde de Lizarra, El Pardo, 10 de agosto de 1714, y respuesta del nuevo gobernador, Fernando Manuel Bustamante y Bustillo, al rey, Manila, 31 de julio de 1718. Bustamante señalaba al respecto que, desde hacía muchos años, la singularidad de las islas había obligado a permitir el comercio a naciones circunvecinas, cobrando a sus mercancías un ocho por ciento de almojarifazgo. El citado porcentaje se impuso por real cédula de 20 de octubre de 1714, que lo aumentada dos puntos sobre el fijado en 1606 (ley 23, título XV, libro VIII de la Recopilación de leyes de Indias).

21 AGI, Filipinas, 140, N. 32: Real cédula al Marqués de Torrecampo, gobernador de Filipinas, El Escorial, 20 de noviembre de 1722; y respuesta de Torrecampo al rey, Manila 30 de junio de 1725, en la que se limitaba a transmitir la opinión favorable de los provinciales de Santo Domingo, San Francisco, San Agustín y Compañía de Jesús al comercio con Macao.

22 AGI, Filipinas, 333, L.13, ff. 10v-11v: Real cédula al Marqués de Torrecampo, El Pardo, 13 de febrero de 1727.

23 SCHURTZ (1992), p. 146.

la apertura decretada en 1684 por el emperador Kangxi de varios puertos chinos a los buques europeos, tanto de compañías privilegiadas como privados, provocó el fin de la exclusiva intermediación lusa. A partir de entonces, los comerciantes europeos comenzaron a viajar a Cantón, puerto que concentró la negociación debido a su situación estratégica aguas arriba del estuario del río Perlas, a su vecindad con Macao y mayor cercanía a Manila y la India. El trato de los europeos en Cantón estuvo desde el principio regulado por el Estado chino. Los barcos extranjeros anclaban en la cercana isla de Whampoa (Wampú en la documentación española, hoy Huangpu); trasvasadas las mercancías a tierra firme, los sobrecargos o agentes comerciales de los diversos navíos sólo podían comerciar con una serie de casas autóctonas, llamadas *Hongs*, janistas para los españoles, en el distrito de las "Factorías" (edificios de oficinas y almacenes), situado en las afueras de Cantón.²⁴

A pesar del permiso concedido en 1690 para viajar a Macao, los capitanes de los navíos españoles preferían, por economía de gastos, anclar en Whampoa antes que en el enclave luso. Un informe del Consulado de Manila muestra las

razones de tal preferencia:

Macao es un puerto donde anclan los barcos españoles, pero no es una plaza de comercio; para sus operaciones mercantiles los comerciantes hispanos necesitan subir a Cantón, distante treinta y cinco leguas, sufriendo, además de los derechos en Macao, sea por tanteo o por arancel, los gastos y derechos consiguientes a la distancia y a las muchas aduanas del emperador de China que hay al paso. De modo que, por hacer el comercio de China por Macao, somos contribuyentes a dos soberanos y tenemos crecidos gastos de transporte en subidas y bajadas y manutención de dos casas.²⁵

El anclaje de los barcos españoles en Whampoa significaba para la colonia lusa la pérdida de un acceso a la plata americana. Ante esta situación, el Senado macaense se fijó como objetivo atraer a los navíos procedentes de Manila mediante el ofrecimiento de ventajas fiscales. Por ejemplo, al arribado el 25 de noviembre de 1695 se le permitió abonar, sobre la plata que transportaba, igual tasa -dos por ciento- que

24 Para el sistema de negociación de los europeos en Cantón me remito a PERMANYER UGARTEMENDIA (2013), pp. 47-51. Agradezco el profesor Permanyer la consulta de su investigación.

25 AGI, Estado, 45, N.6 (a): Dictamen del Consulado de Manila de 1 de octubre de 1778.

la introducida en buques portugueses.²⁶ Y posteriormente, en 1746, João V de Portugal ordenó al gobernador de Macao que cumpliera las órdenes que desde antaño prohibían el arribo de navíos extranjeros al puerto,²⁷ exceptuando a los españoles por unos “justos motivos” que el monarca no explicitaba.²⁸

¿Qué justos motivos movieron a João V a permitir tal excepción? La cédula lo calla, pero la causa debe de radicar en el hecho ya mencionado: que los barcos españoles estaban anclando en Whampoah y no en Macao. La solución lusa para atraerlos se basó en el ofrecimiento de unos derechos de anclaje ventajosos: no abonarían en la aduana de Macao derechos sobre la plata ni otros géneros que llevaran a negociar en Cantón, sino que se ajustarían a pagar, con arreglo al tiempo de su anclaje, un tanto moderado, denominado en la fuente hispana “sistema de tanteo prudencial y equitativo”; a cambio,

los macaenses gozaron del privilegio de ser los únicos europeos que entraran libremente en el puerto de Manila con sus barcos y cargas, pero pagando, como el resto de los asiáticos, derechos dobles que los españoles.²⁹ No eran los únicos: con los macaenses rivalizaban los armenios, quienes transportaban, si bien de manera clandestina, cargamentos propiedad de europeos, principalmente británicos, instalados en el Sudeste asiático.³⁰

LA DISCUSIÓN SOBRE LA DESIGUAL RECIPROCIDAD EN LOS DERECHOS ARANCELARIOS

Las ventajas ofrecidas a los españoles en el puerto de Macao motivaron la discusión que vamos a analizar a continuación. Esta cuestión fue considerada, a partir de fuentes lusas y macaenses, por Benjamin Pires en su clásico estudio sobre el movimiento portuario entre Macao y Manila.³¹ Mi intención es ampliar la información ofrecida por el his-

26 PIRES (1987), p. 39; VAN DYKE (2022), p. 84.

27 Así lo estatúan las Ordenanzas del Reino de Portugal de 1605, citadas en PIRES (1987), p. 70.

28 AGI, Estado, 45, N.6 (b): Real orden dirigida al gobernador de Macao, Lisboa, 9 de marzo de 1746. El gobernador de Filipinas señalaba que la mencionada orden no se hallaba en el archivo del gobierno colonial, ni se tenía noticia de ella si no fuese porque el gobernador de Macao la citaba, “lo que tal vez provenga del destrozo de papeles padecido aquí en la guerra de [17]62”. AGI, Estado, 45, N.6 (a): José Basco y Vargas a José de Gálvez, Manila, 14 de diciembre de 1778. Por su rareza y relevancia la transcribimos en apéndice.

29 La noticia de la solución en AGI, Estado, 45, N.6 (a): Contestación del gobernador de Filipinas José Basco y Vargas al obispo gobernador de Macao don Alexandro, Manila, 21 de octubre de 1778; y carta del gobernador Basco y Vargas a José de Gálvez, Manila, 14 de diciembre de 1778.

30 CHEONG (1965).

31 PIRES (1987), pp. 60-79; más recientemente, el repaso historiográfico de VAN DYKE (2022), pp. 82-84.

toriador portugués en relación a la desigualdad en el cobro de derechos en uno y otro enclave ibérico a partir de los datos proporcionados por un expediente abierto por las autoridades españolas sobre el comercio efectuado por los portugueses en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII.³² Según esta fuente, no utilizada por Pires, el sistema de tanteo prudencial también se utilizaba en el puerto de Manila. Y los que primero alteraron el *statu quo* fueron los castellanos, quienes en 1755 modificaron el

modo de cobrar el almojarifazgo: si hasta entonces se imponía a los barcos de naciones asiáticas que llegaban al puerto de Manila una cuota “según declaración y juramento” de sus capitanes, a partir de ahora se practicaría el registro de las embarcaciones con vistas y reconocimiento de los géneros y efectos que condujesen.³³ El perjuicio causado a los macaenses,³⁴ al que habría que sumar desde 1769 la subida del almojarifazgo a las mercancías llegadas al puerto de Manila en navíos extranjeros en un

- 32 AGI, Estado, 45, N.6: Documento sobre comercio de los portugueses en Manila, 214 folios. Este expediente contiene dos testimonios, enviados por el gobernador de Filipinas, José Basco y Vargas, al ministro de Indias, José de Gálvez, en sendas cartas de 14 de diciembre de 1778 y 22 de mayo de 1779. El primero (a) es el “Testimonio del expediente formado en virtud de los oficios dirigidos a este Gobierno por el de Macao y su Senado sobre que los portugueses no sean considerados aquí como extranjeros y, de consiguiente, no paguen más derechos que los españoles, a imitación de los que allí se ejecuta con ésta, amenazando en caso de contraria determinación con duplos derechos a la entrada y con otros para la salida”; el segundo (b) es el “Testimonio del expediente formado en que don Alonso Chacón dio cuenta de haber sido admitidos en Macao los barcos españoles como lo habían sido desde el año de 1773, con lo demás que incluye”.
- 33 AGI, Filipinas, 335, L.16, ff. 344r-347v: Real cédula Aranjuez, 1 de julio de 1755; la misma, pero dirigida a la Audiencia de Manila, en folios 437v-350v. Las protestas de la ciudad y del comercio filipino llevaron a la Corona cinco años después a compensar la nueva forma del cobro del almojarifazgo con una rebaja de los derechos: se aminoraba por un tiempo de seis años un tres por ciento -pasaba, pues, del ocho al cinco por ciento- a todos los géneros y efectos que llegasen a Filipinas conducidos por navíos de naciones asiáticas; pero por otro lado, se imponía un derecho de tres por ciento a los vecinos y comerciantes de Manila que los llevaran en embarcaciones propias. AGI, Filipinas, 335, L.17, ff. 142v-148v: Real cédula de 27 de septiembre de 1760.
- 34 Así lo reconocía el gobernador de Macao: “Yo debo decir a V.S. que, con bastante perjuicio de los moradores de Macao y del erario de S.M. Fidelísima, también los portugueses en Manila entraban por tanto tiempo por ajuste y fueron perturbados [en 1755] de aquella antigua posesión, en que también deberán ser mantenidos, y que fueron obligados por violencia a pagar los derechos doblados”. AGI, Estado, 45, N.6 (b): Tomás Vicente Pereyra a José Basco y Vargas, Macao, 29 de marzo de 1779. La obligación de pagar derechos doblados en nota siguiente.

punto porcentual,³⁵ no quedó sin respuesta. En efecto, las autoridades del enclave lusitano aducían que mientras los castellanos eran considerados en Macao como naturales de Portugal, los macaenses eran tratados en Manila como extranjeros, pagando como tales seis por ciento de almojarifazgo y dos por ciento de Consulado,³⁶ el duplo que el fijado para los españoles. El malestar luso, que venía de lejos,³⁷ se intensificó. Así que, bajo el argumento de la falta de reciprocidad en ambos enclaves ibéricos, en noviembre de 1773 el Senado de Macao, apoyándose en una orden

recién recibida del virrey de Goa, decidió aumentar los derechos a los navíos manilenses: ahora deberían satisfacer, previa manifestación de sus cargamentos, el dos y medio por ciento sobre la plata y el tanto por ciento –cuatro, cinco y ocho– sobre el resto de los géneros según el arancel de derechos existentes, tal y como hacían los propios comerciantes portugueses.³⁸

Los capitanes de los barcos españoles llegados a Macao mostraron su negativa a esta innovación. Entre sus alegaciones cabe destacar que ellos habían firmado sus contratos de fletes en la buena fe de ser admitidos

- 35 En efecto, a fines de 1769 se ordenó que de las mercancías que se introdujeran en Manila o Cavite pertenecientes a españoles y conducidas en barcos nacionales y con pilotos de igual naturaleza, se cobrase de almojarifazgo tres por ciento en dinero y, faltando estos requisitos, seis por ciento; o sea, se aumentaba a los efectos conducidos en naves extranjeras, entre ellas las de Macao, un punto porcentual respecto a lo establecido en 1755. AGI, Filipinas, 390, N.6: Instrucción de lo que ha de observar don Simón de Anda y Salazar en el gobierno y capitania general de las islas Filipinas y presidencia de su Real Audiencia que V.M. le ha conferido, Madrid, 7 de diciembre de 1769, en concreto su capítulo 23. A principios de 1787 se ratificó. AGI, Filipinas, 338, L.21, ff. 3r-4v: Real cédula El Pardo, 22 de enero de 1787.
- 36 Derecho establecido como fondo de la nueva corporación mercantil instalada en Manila a fines de mayo de 1771. En cuanto a su cuantía, fijada por decreto del gobernador Simón de Anda de 3 de julio de 1772, las mercancías asiáticas pagaban uno por ciento si eran ingresadas por comerciantes españoles y el doble si lo fuesen por extranjeros; y la exacción se haría de acuerdo con el avalúo correspondiente al pago del derecho de almojarifazgo. Dicha cuantía fue confirmada en el capítulo 55 de las ordenanzas del Consulado de 1828. Para los ingresos del Consulado de Manila véase YUSTE LÓPEZ (2007), pp. 153-154 y 191-193; YUSTE LÓPEZ (2013), p. 116.
- 37 Pires recoge las quejas que, sobre este desequilibrio arancelario en uno y otro enclave ibérico, dirigió el rico comerciante macaense Simão Vicente Rosa al Consejo de Estado de la India Portuguesa en 1767. La respuesta, recibida en Goa en abril del año siguiente, ordenaba al Senado de Macao ejecutar lo más conveniente al interés público, hasta recibir la decisión real sobre este asunto. PIRES (1987), pp. 65-66. Sobre la familia del comerciante citado, BRAGA (2012), concretamente su capítulo IV, "The Rosa and Braga families in Macau and Goa, 1714-1841", https://user/PH.5012429/04PartIII_Braga.pdf, consultado el 29 de agosto de 2024.
- 38 AGI, Estado, 45, N. 6 (a): Vista del oidor fiscal, Manila, 5 de septiembre de 1778.

como hasta entonces; que este nuevo sistema aumentaba el tiempo de permanencia en el puerto macaense: si el anterior permitía que en unos diez días verificaran su salida para Cantón, ahora no bajarían de cincuenta a sesenta, teniendo en cuenta que en el avalúo de cada barco tardarían quince días, otros tantos en conseguir las chapas o despachos para subir al puerto chino, y otros ocho en prepararse para el viaje y en el reconocimiento de caudales y efectos llevado a cabo por el administrador de la Aduana para el pago de los derechos de internación hacia Cantón. Además, los citados capitanes alegaban que esa demora no haría posible llegar a Manila a tiempo de transbordar sus cargas al Galeón, debido a que su salida hacia Acapulco se había adelantado al mes de junio al tener que navegar por un rumbo distinto.³⁹

Las protestas de los capitanes de los navíos manilenses fueron rechazadas por las autoridades de Macao, fundándose en la mencionada orden del virrey de Goa recién llegada a sus manos. Así, en su re-

solución de primero de diciembre de 1773 reafirmaron que dichos capitanes, y tras la presentación de las listas de carga al Senado para su examen, abonarían sobre la plata un derecho del dos y medio por ciento y, del resto de mercancías, lo mismo que satisfacían los propios moradores de la ciudad. No obstante, y vistas las alegaciones expuestas, en una segunda resolución dictada al día siguiente rebajaron el derecho sobre la plata al uno y medio por ciento.⁴⁰ Ante esta minoración y la demora de más de cincuenta días que acumulaban desde que arribaron a Macao, los capitanes españoles consintieron en el nuevo método de pago, eso sí, dejando claro que lo hacían forzados por la necesidad. Así se continuó, si bien en los años siguientes se exigió a los españoles otorgar fianzas de que completarían el derecho de dos y medio por ciento sobre la plata; o sea, abonarían el uno y medio por ciento en efectivo y afianzarían el uno restante hasta llegar resolución del gobierno de Goa o del rey de Portugal al respecto.⁴¹

39 Se trata del nuevo derrotero del Galeón de Manila propuesto por el piloto Enrique Herman en 1730 y aprobado por la corona en octubre de 1771, consistente en salir de Manila a lo largo del mes de junio, pero en lugar de hacia el sur, como hasta entonces, dirigirse hacia el norte, pasando por entre el cabo del Engaño y las islas Babuyán, de ahí a las islas Marianas, siguiendo ya la ruta acostumbrada hasta Acapulco. El desacople entre la fecha de partida de la nao, adelantada a mediados de mayo en 1777, y la llegada de los navíos procedentes de China y el Coromandel condujeron a su abandono. DÍAZ-TRECHUELO (1956); BAUDOT MONROY (2013).

40 AGI, Estado, 45, N. 6 (a): Resoluciones del Senado de Macao en Mesa de Paras, 1 y 2 de diciembre de 1773.

41 AGI, Estado, 45, N.6 (a): Gobernador de Filipinas José Basco al ministro de Indias José de Gálvez, Manila, 14 de diciembre de 1778.

Impuesto este nuevo sistema en 1773, cinco años más tarde las autoridades de la colonia lusa volvieron a la carga, esta vez quejándose de la diferencia de derechos pagados por los comerciantes portugueses y castellanos en Manila y Macao respectivamente.⁴² La solución que proponían era que los macaenses no fueran considerados extranjeros en Manila y, por tanto, pagasen lo mismo que los españoles (tres por ciento de almojarifazgo y uno por ciento de Consulado), y no el duplo establecido para los foráneos. Si no se equiparaban los derechos en ambos enclaves ibéricos, amenazaban con que los españoles pagarían en el de Macao el duplo de los derechos de entrada (o sea, cinco por ciento de la plata; ocho, diez y dieciséis por ciento de los frutos en especie) y, además, derechos de salida o extracción de los que estaban exentos hasta entonces.⁴³

La decisión estaba ahora en manos españolas. José Basco y Vargas, al frente de la capitanía general de Filipinas desde julio de 1778, tras escuchar los dictámenes del fiscal de Hacienda, del Consulado y de una junta de capitanes y vocales de los cargadores de la carrera de China, decretó en octubre de ese año no

condescender a lo solicitado y que, si no se admitía el acceso a Macao, bien bajo el sistema de tanteo prudencial existente hasta 1773, bien en la forma que lo habían hecho desde entonces (uno y medio por ciento sobre la plata sin fianza de mayor contribución), los barcos españoles se dirigirían al puerto de Whampoa.⁴⁴

La negativa española a la petición de las autoridades macaenses se inserta en un doble juego de intereses, favorable a los ibéricos de Manila. Macao, que había perdido su papel de intermediación desde el momento en que China abrió en 1684 varios puertos al comercio exterior, necesitaba fomentar la llegada de navíos españoles, razón por la que les rebajaban los aranceles a pagar en la aduana macaense. Por el contrario, los castellanos no requerían promover la llegada de navíos portugueses a Manila por la sencilla razón de que tenían fuentes alternativas de abastecimiento de efectos asiáticos y, además, temían que los barcos lusos aprovecharan para introducir, como propios, efectos de otros países europeos en detrimento de los ingresos del Erario. El siguiente texto del fiscal de Hacienda de Filipinas es claro al respecto:

42 PIRES (1987), pp. 68-70; VAN DYKE (2022), pp. 94-95.

43 AGI, Estado, 45, N.6 (a): Gobernador de Macao, obispo Alexandro, al gobernador de Manila Pedro Sarrio, Macao, 4 de marzo de 1778; otra de igual fecha al Consulado de Manila. Asimismo, Senado de Macao al gobernador de Manila, 8 de abril de 1778; otra de igual fecha al Consulado de Manila.

44 AGI, Estado, 45, N.6 (a): Decreto del gobernador de Filipinas, Manila, 20 de octubre de 1778.

siempre esa admisión [*de navíos macaenses en Manila*] sería perjudicial a S.M. Católica en sus reales intereses y a este comercio en la forma que proponen pagando sólo el tres por ciento de los derechos, pues bajo su bandera y pasaportes se conducirían todos los géneros de Cantón que al presente vienen en champanes chinos, y muchos de la costa de Coromandel y malabar que traen los armenios, pagando todos el seis por ciento.⁴⁵

E igual de explícito se mostraba el gobernador de Filipinas en su correspondencia con el obispo y gobernador de Macao Alexandre da Silva Pedrosa Guimarães (don Alexandro en la documentación española):

Si los portugueses pagasen en Manila como españoles pagarían cuatro por ciento menos que todas naciones asiáticas y, como el espíritu comerciante sabe aprovecharse de toda coyuntura favorable, no sería de extrañar

que se encargasen a su nombre la conducción de los géneros y efectos de asiáticos y europeos con fraude de esta Real Hacienda.⁴⁶

Por este motivo, el gobernador de Filipinas solicitaba a su homólogo luso que dispusiese que, en adelante, los navíos españoles fuesen admitidos en Macao en los mismos términos de tanteo prudencial y equitativo que lo eran antes del año de 1773, o al menos en la forma que lo habían sido desde entonces (uno y medio por ciento sobre la plata, pero sin fianza de mayor contribución). Si no fuese así, le comunicaba que todos sus capitanes llevaban orden de no anclar en Macao y dirigirse a Whampoa.⁴⁷

La respuesta de Basco la llevó a Macao el comisionado Alonso Chacón, capitán del navío *El Buen Fin*, quien inició gestiones en un doble plano. A los cónsules franceses de Macao, M. du Vauquelin, y Cantón, M. Vuylard, solicitó le detallasen los gastos de anclaje y subida a Whampoa, como así hicieron;⁴⁸ a las autoridades de Macao les remitió el decreto

45 AGI, Estado, 45, N.6 (a): Vista del oidor fiscal, Manila, 5 de septiembre de 1778.

46 AGI, Estado, 45, N.6 (a): José Basco al obispo Alexandro, Manila, 21 de octubre de 1778.

47 AGI, Estado, 45, N.6 (a): José Basco a José de Gálvez, Manila, 14 de diciembre de 1778, donde resume los acontecimientos ocurridos y las medidas adoptadas.

48 AGI, Estado, 45, N.6 (b): Alonso Chacón, comisionado del gobernador de Filipinas, a M. du Vauquelin, cónsul de Francia en Macao, 17 de noviembre de 1778; Vauquelin a Alonso Chacón, Macao, 20 de noviembre de 1778; M. Vuylard, cónsul francés en Cantón, a Alonso Chacón, Cantón, 20 de noviembre de 1778; Alonso Chacón a Vuylard, Macao, 21 de noviembre de 1778; y Vuylard a Alonso Chacón, Cantón, 26 de noviembre de 1778.

del gobernador Basco. Tras un tenso intercambio epistolar entre Chacón y el Senado, éste –rechazando el antiguo sistema de pago por ajuste prudencial y equitativo existente hasta 1773- resolvió lo siguiente:

Tiene este Senado la consideración a las repetidas súplicas del suplicante [*Alonso Chacón*] y la buena armonía que esta ciudad siempre conservó con la ciudad de Manila, concede la diligencia para entrar en este puerto todas las embarcaciones de la dicha ciudad de Manila, pagando los derechos de la plata a uno y medio por ciento y de los efectos conforme los moradores de esta ciudad, sin más fianza hasta la resolución de S.M.F[*idelísima*].⁴⁹

El éxito en las negociaciones fue comunicado por el gobernador de Filipinas al ministro de Indias,⁵⁰ quien lo participó a su vez al secretario de Estado, el Conde de Floridablanca, solicitándole noticias de lo resuelto

en la corte lisboeta. El embajador español acreditado en ella, el Conde de Fernán Núñez, transmitió que había hablado con los ministros Aires de Sá y Martín de Mello, quienes le contestaron que no les constaba absolutamente nada de la innovación aplicada en Macao a los comerciantes de Manila, aunque el segundo reflexionó sobre si aquella novedad pudo haberla establecido el entonces gobernador de la colonia, el obispo Alexandre, y que, dependiendo Macao del gobierno de Goa, no se habría comunicado a Lisboa.⁵¹ El asunto era, sin duda, relevante, por lo que extraña la dilación.⁵² En efecto, nueve años más tarde, y no sabiendo qué se había resuelto al respecto en la corte lisboeta, el ministro de Guerra y Hacienda, Antonio Valdés, lo recordó al Conde de Floridablanca, rogándole una pronta resolución.⁵³

La última noticia al respecto nos la proporciona una nota de 16 de septiembre de 1787 firmada por un tal Belezar, quien remitía con ella al secretario del Consejo de Estado y de la Suprema Junta de Estado, Eu-

49 AGI, Estado, 45, N.6 (b): Senado de Macao a Alonso Chacón, 28 de noviembre de 1778. PIREs (1987), p. 71; VAN DYKE (2022), p. 95.

50 AGI, Estado, 45, N.6 (b): José Basco y Vargas a José de Gálvez, Manila, 22 de mayo de 1779.

51 AGI, Estado, 45, N.6 (b): Conde de Fernán Núñez al Conde de Floridablanca, Lisboa, 19 de diciembre de 1780.

52 No obstante, PIREs (1987, pp. 78-79) escribe que, entre las providencias para el puerto de la ciudad de Macao dadas por la Reina María en 4 de abril de 1783, estaba la de que no se alterasen los derechos aduaneros de uno y medio por ciento sobre el dinero que llevaban los navíos españoles a dicho puerto.

53 AGI, Estado, 45, N.6 (b): Antonio Valdés al Conde de Floridablanca, San Ildefonso, 10 de septiembre de 1787.

genio de Llaguno, un "legajito" que contenía todo lo sucedido en Macao con los barcos españoles y que, por ser negocio pendiente, estaba separado.⁵⁴ Según Belezar, el legajito finalizaba con la correspondencia del Conde de Fernán Núñez enviada desde Portugal en los años de 1780 y 1781, pero que "habiendo muerto la Reina madre de Portugal, sin duda no se adelantó más".⁵⁵ Para entonces, en el contexto de la nueva orientación económica aplicada al archipiélago filipino, ya se había erigido la Real Compañía de Filipinas (RCF) y abierto el puerto de Manila al comercio internacional.

Al carecer de resolución el expediente, no se puede asegurar si la parte española se avino a la reciprocidad exigida por los portugueses, aunque, por lo que vamos a exponer a continuación, parece ser que no. En efecto, en 1831 la Junta de Aranceles de Manila aprobó un nuevo arancel en el que se aumentaban los derechos de importación al comercio extranjero del diez al catorce por ciento.⁵⁶ Según Díaz y Arenas, miembro de la burocracia

hacendística y ex prior del Consulado de Manila, tal Junta cometió el descuido de no tener en cuenta la admisión privilegiada de la bandera española en Macao, igualando a los portugueses al resto de los extranjeros. La consecuencia fue que, en reciprocidad, el Senado macaense acordó el 15 de julio de 1834 que "en la Aduana se cobrasen a los españoles de Filipinas por derechos de introducción el catorce por ciento, midiéndonos así con la misma vara con que acabábamos de medirlos".⁵⁷ Se conseguía de esta singular manera la igualdad de derechos en ambos enclaves ibéricos.

¿HUBO TOLERANCIA PARA QUE NAVÍOS PORTUGUESES TRANSPORTASEN A MANILA MERCANCÍAS PROPIEDAD DE OTROS EUROPEOS?

En un ensayo sobre el declive del puerto de Manila, el profesor hongkonés Weng Eang Cheong escribe que el 11 de octubre de 1787 la Corona española aprobó un decreto tolerando que embarcaciones

54 AGI, Estado, 45, N.º, f. 1: Nota de Belezar a Eugenio de Llaguno, 16 de septiembre de 1787.

55 *Ibíd.* En cuanto a la "Reina madre", se trata de Mariana Victoria de Borbón y Farnesio, fallecida en Lisboa el 15 de enero de 1781, viuda del rey José I de Portugal y madre de la reina María.

56 En efecto, el arancel filipino de 1831, que entraría en vigor el primero de enero siguiente, estableció que las producciones extranjeras conducidas a Manila en bandera extranjera pagarían el catorce por ciento del avalúo, y la mitad si lo eran en pabellón nacional; siendo de ocho y tres por ciento respectivamente para las producciones españolas. ZAMORA Y CORONADO (1844), tomo I, letra A, voz "Aranceles de derechos para la Aduana de Manila", p. 332; VAN DYKE (2022), pp. 102-104.

57 DÍAZ ARENAS (1838), pp. 19-20.

portuguesas transportasen mercancías propiedad de otros europeos. Según sus propias palabras, ese decreto “specified tolerance for Portuguese wessels carrying the property of others Europeans [...]”, dando como fuente la representación de los directores de la RCF de esa misma fecha al ministro de Guerra y Hacienda Antonio Valdés, conservada en AGI, Filipinas, 986.⁵⁸

Como anteriormente se expuso, en 1690 se permitió a los castellanos viajar a Macao, aunque su preferencia por Cantón condujo a los portugueses a ofrecerles ventajas fiscales. Estas se tradujeron en el hecho de que los navíos macaenses que arribaban al enclave español eran considerados como extranjeros; al contrario, los manilenses sí eran estimados como portugueses en Macao. No era algo baladí: como extranjeros, los portugueses abonaban en Manila aranceles dobles a los españoles; como nacionales, los hispanos abonaban en Macao iguales tasas que los naturales del enclave luso. Por este motivo, en reciprocidad los macaenses solicitaron en la década de 1770 ser conceptuados como españoles en Manila y, en caso contrario, considerarían a éstos como extranjeros

en Macao, elevándoles por lo tanto los aranceles aduaneros. Sabemos, por último, que el gobernador Basco y Vargas, por decreto de 20 de octubre de 1778, no aceptó, amenazando con que los barcos de Manila, en lugar de anclar en el puerto de Macao, lo harían en la isla de Whampoah, cercana a Cantón. La amenaza surtió efecto, pues los navíos españoles siguieron anclando y pagando en Macao iguales derechos que los portugueses, pero no viceversa con el fin de evitar que los macaenses aprovecharan para introducir en Manila, como propios, efectos de terceros países europeos en perjuicio de los ingresos de la Real Hacienda. Es por ello que sorprende la afirmación de Cheong –recogida por Benito Legarda⁵⁹ y repetida por otros investigadores del comercio filipino⁶⁰– de que en 1787 la Corona española hubiera tolerado a los buques de Macao introducir en el puerto de Manila mercancías propiedad de otros europeos, sin especificar la importante cuestión de su origen –¿asiático o europeo?– ni la de los derechos a pagar –¿igual a los abonados por los españoles o doblados?–.

Para resolver esta problemática nada mejor que consultar las fuentes

58 CHEONG (1971), p. 150; igual frase repite el propio CHEONG (1970), p. 7.

59 Basándose en Cheong, Legarda escribe: “In 1787, the minister for the Indies [Gálvez] gave special instructions to officials in Manila to admit Portuguese vessels and those of native Indian princes that included in their cargoes goods of others Europeans in India”. LEGARDA (1999), p. 84. Lo repite el propio LEGARDA (2009), pp. 611-612.

60 MARTÍNEZ SHAW (2007), p. 48; ELIZALDE PÉREZ-GRUESO (2020), p. 172.

primarias en las que se basa Cheong. En primer lugar, cabe destacar que el decreto de 11 de octubre de 1787 que cita este investigador no es un decreto, sino una consulta de los directores de la RCF al ministro de Guerra y Hacienda, Antonio Valdés, solicitando la renovación de la tolerancia aprobada dos años atrás por el entonces ministro de Indias, José de Gálvez, y comunicada al gobernador Basco “para la admisión de los europeos amigos que vayan a Manila con pabellón asiático”.⁶¹ Hagamos historia.

Esa tolerancia fue concedida, en efecto, por Gálvez en 1785 a petición de los directores de la RCF de que se permitiese el arribo de marinas europeas al puerto de Manila con el fin de, con una mayor concurrencia, abaratar los precios de los efectos asiáticos en el puerto de Manila.⁶² En efecto, según los directores,

el celo de dicho ministro [José de Gálvez], para no retardar

las operaciones del establecimiento [de la RCF], ofreció solemnemente que se trataría de estatuir la admisión de las naciones europeas igualmente que lo estaba la de las asiáticas, y que entretanto se darían al gobernador de Filipinas [José Basco] las órdenes reservadas, pero positivas, para que la disimulase.⁶³

Esta noticia fue trasladada por la Junta de Gobierno de la RCF en Madrid a la de Manila en instrucción reservada y autorizada por el propio Marqués de Sonora. El disimulo llevado a cabo por el gobernador Basco permitió el ataque en el puerto filipino, los años de 1786 y 1787, de barcos de pabellón asiático procedentes de Cantón, Coromandel y otros parajes con uno o dos factores y pilotos europeos a bordo.⁶⁴ En otras palabras, se estaba tolerando la admisión en Manila de navíos de pabellón asiático con

61 AGI, Filipinas, 986: Consulta de los directores de la RCF Vicente Rodríguez de Rivas y Manuel Francisco de Joaristi a Antonio Valdés, Madrid, 11 de octubre de 1787.

62 En efecto, el artículo 29 de la real cédula de 10 de marzo de 1785 –que erigía la RCF con el monopolio de introducir mercancías europeas en Manila– abría este puerto a las marinas asiáticas, pero para conducir efectos de sus propias naciones, derogándose expresamente las disposiciones que regulaban su venta por junto (sistema de pancada). En lo sucesivo, la venta de géneros asiáticos la podrían efectuar los interesados por sí mismos o por medio de sus factores y a los precios que libremente fijara la ley de la oferta y la demanda. La cédula de erección de la RCF se halla reproducida en DÍAZ-TRECHUELO (1965), pp. 290-318.

63 Noticias insertas en la representación de la Junta de gobierno de la RCF al ministro de Guerra y Hacienda de Indias Antonio Valdés, Madrid, 12 de julio de 1788. AGI, Filipinas, 976.

64 Noticias insertas en la representación de los directores de la RCF Vicente Rodríguez de Rivas y Manuel Francisco de Joaristi a Antonio Valdés, Madrid, 11 de octubre de 1787. AGI, Filipinas, 986. No se fecha la instrucción reservada citada, que no he hallado, pero hubo de ser poco

efectos también asiáticos propiedad de europeos establecidos en el Sudeste asiático; entre tales pabellones, utilizados por los comerciantes europeos para introducir sus productos en el puerto de Manila, se hallaban desde tiempo atrás los portugueses de Macao y los armenios de la India, ya que ambas naciones eran consideradas en el archipiélago español como asiáticas.

Coincidiendo con el fallecimiento del ministro Gálvez y con el fin del mandato del gobernador Basco en Filipinas, los directores de la corporación mercantil privilegiada solicitaron el 11 de octubre de 1787 al sucesor del primero en la secretaría de Guerra y Hacienda el que se renovase la tolerancia aprobada dos años atrás por su antecesor. En efecto, apoyándose en este antecedente los directores solicitaban a Antonio Valdés que

privada la Compañía de establecimientos y factorías en la costa de Coromandel y Bengala, necesita la mayor concurrencia de vendedores

en Manila y, por consiguiente, es punto de mucha consideración para su prosperidad, por lo que para evitar la timidez de los gobernadores en la tolerancia, solicitan que al nuevo Gobernador Marquina⁶⁵ se le comuniquen órdenes para la admisión de los europeos amigos que vayan a Manila con pabellón asiático.⁶⁶

Examinada la petición en el Consejo de Indias, su consulta de 13 de octubre de 1787 abogaba por que "el Gobernador procederá con arreglo a las órdenes que allá existen [*las dadas por Gálvez a Basco*] y conforme le dicte su prudencia en casos que el abuso pudiera hacer daño a esta libertad".⁶⁷ Este texto fue enviado por vía reservada al Gobernador Marquina⁶⁸ y, posteriormente, comunicado a los directores de la RCF.⁶⁹

Establecidos los hechos según la documentación consultada, podemos afirmar que la representación, no decreto, de los directores de la

antes o después de la publicación de la cédula de erección de la RCF en marzo de 1785.

65 Félix Berenguer de Marquina, al frente de la capitanía general de Filipinas entre 1 de julio de 1788 y 1 de septiembre de 1793. Entre el cese de Basco y la toma de posesión de Marquina ejerció el mando de manera interina Pedro Sarrio (22 de noviembre de 1787 a 1 de julio de 1788).

66 AGI, Filipinas, 986: Consulta de los directores de la RCF Vicente Rodríguez de Rivas y Manuel Francisco de Joaristi a Antonio Valdés, Madrid, 11 de octubre de 1787.

67 AGI, Filipinas, 986: Nota al margen del extracto de la carta de los directores de la RCF.

68 AGI, Filipinas, 986: Real orden al gobernador de Filipinas Félix Berenguer de Marquina, San Lorenzo, 28 de octubre de 1787. Minuta.

69 AGI, Filipinas, 986: Comunicación a los directores de la RCF, El Pardo, 15 de enero de 1788.

RCF de 11 de octubre de 1787 no habla en ningún momento de portugueses, sino de "naciones europeas amigas", entrando en este rubro, por supuesto, la colonia lusa de Macao, que ya introducía legalmente en Manila efectos asiáticos, si bien pagando sus comerciantes, como extranjeros, el duplo de derechos arancelarios que los nacionales. Además, ni la consulta del Consejo de Indias de 13 de octubre de 1787 -favorable a la renovación de la tolerancia concedida dos años antes a las marinas de naciones europeas amigas para arribar al puerto de Manila con el fin de surtir efectos asiáticos a los navíos de la RCF-, ni su comunicación por real orden de 28 del mismo al capitán general de Filipinas y posteriormente a los propios directores de la Compañía, prueban en modo alguno lo sugerido por Cheong.

CONCLUSIÓN

En el presente trabajo ha quedado manifiesto que el comercio directo Macao-Manila, aunque ilegal entre 1580 y 1690, no desapareció, por la simple razón de que los hechos económicos imponen su propia lógica por encima de las decisiones políticas: una fuente de sólidas ganancias no puede cegarse por enérgica que sea la decisión de quienes gobiernan. Fue un comercio prohibido, pero consentido porque así lo deseaban los dos *entrepôt* ibéricos. Prohibición que la irrupción holandesa en el espacio monzónico no

consiguió levantar, así como la ruptura de la unión de las dos coronas ibéricas tampoco logró paralizar los vínculos informales previos.

La apertura de varios puertos chinos al comercio exterior en 1684 fue aprovechada por los extranjeros, incluidos los españoles de Manila, para negociar directamente con Cantón, obviando de esta manera la intermediación lusa. De ahí que, cuando seis años más tarde la corona hispana permitió a los comerciantes manileños viajar a Macao, éstos prefirieran hacerlo a Cantón. Ante la pérdida de los derechos de anclaje, los macaenses ofrecieron a los navíos castellanos procedentes de Manila la ventaja fiscal de pagarlos como si fuesen naturales de Portugal; a cambio, los navíos portugueses serían los únicos europeos que atracarían en el puerto de Manila. Con el tiempo, la falta de reciprocidad en la colonia hispana, donde los macaenses eran considerados extranjeros y, como tales, abonaban derechos dobles que los nacionales, condujo a una discusión entre ambas coronas, triunfando la posición castellana al disponer de vías alternativas asiáticas de abastecimiento. Las autoridades filipinas defendieron el *statu quo* porque temían que, si se consideraran naturales a los portugueses, los europeos asentados en la India los usarían de testaferros para introducir en sus navíos efectos de su propiedad, en perjuicio de la Real Hacienda. De ahí nuestra crítica a

la afirmación de Cheong de que la corona española aprobó en 1787 un decreto tolerando que los navíos portugueses transportasen efectos propiedad de otros extranjeros.

APÉNDICE

Real orden de João V al gobernador de Macao, Lisboa, 9 de marzo de 1746.⁷⁰

Cosme Damián Pereyra Pinto, Gobernador de la ciudad de Macao, Yo, el Rey, os embío mucha saludez. Teniendo entendido que las órdenes por las quales está prohibido el admitirse en ese puerto navíos de las naciones extranjeras a hacer comercio y el permitirse a los mismos extranjeros establecer domicilio en esa ciudad no tienen al presente la debida observancia, de que no sólo resulta perjuicio grave al comercio de mis vasallos sino que pueden seguirse otros inconvenientes de más peligrosas consecuencias contra el sosiego público que deven prevenirse, Soy servido ordenaros que hagáis observar exactamente la dicha prohibición y que, exceptuados los misioneros que con mi beneplácito pasan a ese ymperio a exercitar su ministerio, a ningún otro extranjero se permita establecerse en esa ciudad con qualquier pretexto que sea, procediéndose contra qualquiera que lo intentare, siendo primero notificado para salir de ella dentro del término que se le asignare y juzgare competente, y no

obedeciendo sea expulso. Y que del mismo modo no se admitan en ese puerto navíos extranjeros, excepto el caso de pedirlo obligados de alguna necesidad urgente, la qual se mandará primero averiguar y, constando ser cierta y que el navío se halla en términos de valerle el derecho de la hospitalidad, será admitido y proveydo de todo lo que fuere preciso, limitándosele el tiempo que pareciere preciso para prepararse y salir del puerto. Y mientras estuviere en él se podrán guardar en los lugares conbenientes y se tomarán todas las demás providencias necesarias para que el dicho navío no pueda hacer comercio alguno con los moradores de la ciudad, conminándose a éstos, además de la confiscación de las haciendas o géneros que se hallaren, con todas las demás penas que parecieren conbenientes para evitar eficazmente todo el contrabando. Y sólo los navíos de Manila tengo a bien, por justos motivos que me han sido representados, permitir que sean admitidos en ese puerto sin las referidas cautelas, y puedan hacer con él su comercio libremente mientras Yo no ordenare lo contrario. Todo lo cual os recomiendo mucho, ordenándoos que mandéis registrar esta orden en la secretaría del Gobierno y le participéis también al Senado de la Cámara para que igualmente la haga registrar en su archivo y la execute en la parte que le tocare. Escrita en Lisboa, a nueve

70 AGI, Estado, 45, N.6 (b).

de marzo de mill setecientos quarenta y seis. La Reina. Para el Gobernador de la ciudad de Macao.

BIBLIOGRAFÍA

BAUDOT MONROY, María (2013): "Cubrir la nueva ruta del galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782", en Salvador BERNABÉU ALBERT, Salvador, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, Sevilla, CSIC, pp. 341-379.

BRAGA, Stuart (October 2012): *Making Impressions: The adaptation of a Portuguese family to Hong Kong, 1700-1950*, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy of the Australian National University.

BUZETA, Manuel, y BRAVO, Felipe (1851): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas*, Madrid, Imprenta de D. José de la Peña, 2 vol.

CHEONG, Weng Eang (1965): "An Anglo-Spanish-Portuguese clandestine trade between the porte of British India and Manila, 1785-1790", *Philippine Historical Review*, vol. 1:1, pp. 84-90.

— (1970): "Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)", *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 1:2, pp. 1-19.

— (1971): "The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Trade", *Journal*

of Southeast Asian Studies, vol. 2:2, pp. 142-158.

DÍAZ ARENAS, Rafael (1838): *Memoria sobre el comercio y navegación de las Islas Filipinas*, Cádiz, Imprenta de D. Domingo Feros.

DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes (1956): "Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 13, pp. 1-83.

— (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, CSIC.

ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores (2020): "El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX", *Vegueta*, vol. 20, pp. 163-187.

GARCÍA, José Manuel (2008): "Relações históricas entre Macao e as Filipinas: uma perspectiva portuguesa", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 65:2, pp. 39-70.

GIL, Juan (1991): *Hidalgos y samurais: España y Japón en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Alianza Editorial.

GIL, Juan (2011): *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau.

IACCARINO, Ubaldo (2017): *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keicho (1596-1615)*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag.

LEGARDA, Benito J. (1999): *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*,

Madison, Wis., University of Wisconsin-Madison.

— (2009): “El comercio de Filipinas con el sudeste asiático durante la época del galeón de Manila”, en TRUCHUELO GARCÍA, Susana (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ayuntamiento de Ordizia, pp. 605-618.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia.

OLLÉ, Manel (2000): “Competencia Macao-Manila en el contexto inicial de la monarquía dualista, 1581-1593”, *Illes i Imperis*, vol. 3, pp. 5-21.

— (2005): “Comunidades mercantiles en conflicto en los estrechos de Taiwan (1624-1684)”, *Revista de Historia Económica*, año 23, número extraordinario, pp. 275-298.

— (2022): *Islas de plata, imperios de seda: juncos y galeones en los Mares del Sur*, Barcelona, Acantilado.

PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander (2013): *La participación española en la economía del opio en Asia Oriental tras el fin del Galeón*, Tesis doctoral inédita, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra.

PIRES, Benjamim Videira (1987): *A viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI-XIX*, Macau, Centro de Estudos Marítimos de Macau.

Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias (1681): Madrid, por Julián de Paredes, 4 vol.

SÁNCHEZ PONS, Jean-Nöell (2020): “Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo XVII”, *Vegueta*, vol. 20, pp. 295-320.

SCHURTZ, William Lytle (1992): *El galeón de Manila* (1939), Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana.

TORRES TRIMÁLLEZ, Marina (2023): “La rebelión de los tres feudatarios en China (1673-1681): la aportación del misionero José Martí”, *Archivo Ibero-Americano*, vol. 297, pp. 611-632.

VALDÉS LAKOWSKY (1987), *De las minas al mar historia de la plata mexicana en Asia, 1565.1834*, México, Fondo de Cultura Económica.

VALLADARES, Rafael (2001): *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680): declive imperial y adaptación*, Leuven University Press.

VAN DYKE, Paul A. (2022): “200 years of Spanish Shipping in Canton and Macao (1640-1840)”, *Revista de Cultura/Review of Culture*, vol. 69, pp. 79-111.

YUSTE LÓPEZ, Carmen (2007): *Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas.

— (2013): “La fundación de la Junta de profesores comerciantes o Consulado de Filipinas: circunscripción, atribuciones y competencias”, *Revista Mexicana de Historia del Derecho*, vol. 28, pp. 111-130.

ZAMORA Y CORONADO, José
María (1844-1849): *Biblioteca de
legislación ultramarina en forma de
diccionario alfabético*, Madrid, Im-
prenta de Alegría y Charlain, 7 vol.