

# INTENTO GADITANO DE ROMPER EL MONOPOLIO COMERCIAL NOVOHISPANO-FILIPINO

por

JULIÁN B. RUIZ RIVERA

La presencia de Cádiz fue mayoritaria en las rutas marítimas atlánticas, aunque no exclusiva. Por razones que no analizaremos aquí el dominio sobre el archipiélago filipino se ejerció a través de un territorio puente, la Nueva España, sin llegar a cuajar la conexión directa hasta la penúltima década del siglo XVIII con el establecimiento de la Real Compañía de Filipinas. Pero el no alcanzar el éxito hasta fecha tan tardía no significa que Cádiz fuera insensible a las expectativas de una travesía que, comparada con la de cruzar el Atlántico, sí tomaba tintes de aventura.

Vamos a estudiar un intento de eliminar la intermediación de México debido a «Uztáriz, San Ginés y Compañía», una de las más poderosas casas de comercio españolas en Cádiz. Parece haber estado reservada a los Uztáriz la innovación en este y otros terrenos de la actividad mercantil e industrial. Hubo numerosos proyectos, mas faltaron empresarios arriesgados. La decisión de emprender esta aventura ¿fue fruto del riesgo o producto de la necesidad? En cualquier caso, aun considerando el segundo supuesto, siempre miraron hacia adelante y asumieron empresas de futuro, pese a que no contaron con los medios necesarios para poder llevarlas a cabo. Si bien el éxito no coronó todos sus esfuerzos, su visión, tenacidad e ingeniosidad son una muestra que quizá contraste con el adocenamiento de tantos miembros del Consulado para quienes una comisión llenaba sus aspiraciones.

## 1.—EL COMERCIO DIRECTO FRENTE AL NOVOHISPANO-FILIPINO

La corriente comercial entre Filipinas y México ha sido abordada en obras de reconocido prestigio, por lo que no tiene objeto volver sobre el tema.<sup>1</sup> Lourdes Díaz-Trechuelo ha recogido los diversos proyectos, porque no pasaron de proyectos, de realizar el comercio directo con Filipinas o en conjunción con los dominios americanos.<sup>2</sup> Hubo de transcurrir más de medio siglo antes que estos proyectos se convirtieran en realidad. Pero en el intermedio y sin que llegaran a una formalización estatutaria, se realizaron viajes directos, como el que vamos a analizar. Estos viajes directos empezaron con barcos de guerra, el primero de los cuales se inauguró en 1766 con el navío «Buen Consejo», de la real armada. Trece viajes realizaron estos buques en total, sirviendo a los comerciantes gaditanos y provocando la oposición del Consulado de Manila que veía en ellos el fin de su monopolio comercial con Acapulco. Por medio de esos buques se introdujeron en Filipinas los agentes de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, quienes paradójicamente vieron más lucrativa su participación en el galeón que unía Manila y Acapulco, que en el comercio directo.<sup>3</sup>

En este contexto entra en escena «Uztáriz, San Ginés y Cía.», quien no propicia la constitución de una compañía para el comercio con Filipinas ni se vale de los buques reales, sino que se arriesga a realizar un ensayo de comercio directo a título individual, sin asociación con otros comerciantes ni con apoyo real, salvo el derecho exclusivo para este comercio. Por consiguiente, ya desde su propio lanzamiento la empresa resulta temeraria pues ni se asocia en busca de una responsabilidad compartida y un aminoramiento de riesgos, ni busca la seguridad de los navíos reales. La clave para dar este paso atrevido puede radicar no precisamente

---

1 Schurz, William L.: *The Manila Galleon*. New York, E. P. Dutton & Co., Inc., 1939.—Chaunu, Pierre: *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*. Introduction Méthodologique et Indices d'activité. Paris, S. E. V. P. E. N., 1960.

2 Díaz-Trechuelo, Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965; págs. 3-30.

3 *Ibidem*, págs. 17-19.

en la seguridad de su situación comercial, sino contrariamente en la perentoria necesidad de emplear sus barcos para no seguir cosechando pérdidas de su inactividad. Visto de esta manera, el camino emprendido por los Uztáriz no revela pujanza y seguridad, sino graves riesgos y urgencias que obligaron a jugárselo todo.

Efectivamente, ya he apuntado en otra ocasión la grave situación a que llegaron al seguir una política ciertamente innovadora de aumentar el tonelaje para disminuir los fletes.<sup>4</sup> Podían así en verdad eliminar competidores al utilizar buques mayores, pero cuando faltaba la carga para buques tan grandes los gastos de mantenimiento les asfixiaban, como efectivamente confiesan en esta ocasión, pues no se atreven a emprender una compañía para el comercio de Filipinas, según los proyectos repetidamente diseñados, pero tampoco pueden despreciar la ocasión de mandar dos buques «dada la necesidad de dar un destino a nuestros navíos grandes».<sup>5</sup> La suerte corrida por el único buque que hizo la travesía directa de Cádiz a Manila fue pareja al alto grado de riesgo de tal empresa, como tendremos ocasión de comprobar.

Las ventajas que el comercio directo parecía ofrecer tenían que ver con el ahorro de dinero y de tiempo. Por dilatado que fuera el viaje de Cádiz a Manila y su regreso —el «Buen Consejo tardó cinco meses en el viaje de regreso a Cádiz— mucho más tiempo se invertía en la travesía por el Pacífico hasta Acapulco, por tierra a Veracruz y de nuevo por mar a la península. No podía compensar el gasto de una travesía tan dilatada la negociación con géneros de China por valiosos que fueran. De modo que no era ese conducto el que seguían las especias, sedas o porcelanas, junto con otros artículos más exóticos del Oriente, sino que se obtenían en mejores condiciones de los comerciantes ingleses u holandeses, aunque ello suponía salida de capitales y ventajas para los rivales y competidores de España. Esta fue la razón de más peso que alegaron los Uztáriz y la que por el mismo razonamiento les hubiera enriquecido a ellos de haber llevado a término sus planes. La otra razón que alegaron y que no se comprende muy bien, se refiere

---

4 Ruiz Rivera, Julián B.: *Rasgos de modernidad en la estrategia comercial de los Uztáriz, 1766-1773*, «Temas Americanistas», 3. Sevilla, 1983, págs. 12-17.

5 Proyecto para el envío de dos navíos a Filipinas. Cádiz, 15 enero 1779. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

a las grandes ventajas que este tráfico tendría para la marina, que difícilmente llegarían a materializarse, se me ocurre pensar, dado el escaso número de unidades navales que se verían implicadas.

El rey admitió de todos modos su argumentación, junto con las condiciones del contrato, seguramente porque no hubo quien estuviera dispuesto a asumir riesgos tan grandes por el temor a un viaje incómodo y peligroso, por la gran tardanza en los retornos y, consiguientemente, en la realización de beneficios y, por fin, a causa de la larga y poco frecuentada navegación.<sup>6</sup> No cabía sino tener confianza en que se produjeran considerables utilidades a la nación, aunque los primeros beneficiados serían los arriesgados comerciantes que asumían la empresa.

## 2.—EL ASIENTO CON «UZTÁRIZ, SAN GINÉS Y COMPAÑÍA»

Antes que nada sepamos en qué términos admitió el rey la participación de «Uztáriz, San Ginés y Cía.» con sendos navíos en 1779 y 1780 para el comercio directo con Filipinas. Prácticamente todo lo que solicitaron les fue concedido. Con objeto de sentar principios sólidos de comercio directo no se ponía límite al comercio con las Indias Orientales, incluyendo las costas orientales de Africa, costas de Malabar y Coromandel, China y otros establecimientos asiáticos, además de las Filipinas.<sup>7</sup> Al margen de lo previsto en el artículo 51 del Reglamento de Comercio Libre, «Uztáriz, San Ginés y Cía.» propuso las siguientes condiciones para los dos navíos de 1779 y 1780:

1.<sup>a</sup>, que fuera de su cuenta el cargar o admitir a flete cargas tanto en Cádiz como en los demás puertos de la ruta, a la ida y al regreso;

2.<sup>a</sup>, que pudieran traer de vuelta toda clase de algodón, especias finas y sedas de Asia libres de derechos a la entrada y salida de Filipinas y a la entrada en España;

6 Miguel de Vallejo a J. de Gálvez. Cádiz, 26 febrero 1779. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

7 Una descripción más amplia de estos circuitos a partir de las Filipinas puede verse en Díaz-Trechuelo, Lourdes: *Philippine Economy in the second half of the Eighteenth Century*. Manila, 1966, págs. 253-261.

3.<sup>a</sup>, que los religiosos franciscanos, agustinos y dominicos pagaran por el viaje 750 pesos fuertes por pasajero, en lo que la compañía tendría alguna ayuda y el rey un ahorro de 1.000 pesos por cada religioso, al ahorrarse enviarlos por Nueva España;

4.<sup>a</sup> que no se admitiera otro proyecto semejante al suyo sin darles noticia y atender sus razones;

5.<sup>a</sup> que los efectos de real hacienda se llevarían sin interés alguno;

6.<sup>a</sup> que el rey recomendara estas expediciones al gobernador de Filipinas, al capitán general y a cuantos pudieran ayudar a su logro.<sup>8</sup>

La real orden de 21 de febrero de 1779 dirigida al presidente de la Casa de Contratación, así como al administrador de la aduana de Cádiz, al gobernador y oficiales reales de Filipinas y a la propia compañía de Uztáriz admitía tales condiciones salvo en un detalle del segundo punto. Efectivamente, quedaban exceptuadas de la libertad de derechos las muselinas de algodón, que deberían ser depositadas en la aduana de Cádiz para luego transportarlas a la América Septentrional.<sup>9</sup> No se escapa al historiador el velado propósito de arrebatar una parte al menos del exclusivo comercio entre Manila y Acapulco, reconocido en el propio Reglamento de Comercio Libre, para canalizar el abastecimiento de esos productos a Nueva España, que en palabras más claras significa el apoyo real a los comerciantes gaditanos o metropolitanos para controlar un sector más del comercio, el más lejano y uno de los más lucrativos. Vano sueño, sin embargo, porque la plata estaba en México y allí es donde estaba el mercado atractivo. Traer esos artículos a través de Cádiz implicaba un buen rodeo, no justificado, dada la existencia secular del galeón del Pacífico.

### 3.—EL PRIMER VIAJE TRANSPACÍFICO DEL «HÉRCULES»

Contestando a la real orden de 21 de febrero, «Uztáriz, San Ginés y Cía.» se expresaba a Gálvez en los siguientes términos:

---

8 Proyecto para el envío de dos navíos a Filipinas. Cádiz, 15 enero 1779, cit.

9 Real orden al presidente de la Casa de la Contratación, de El Pardo, 21 febrero 1779. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

«La real orden respira por todas partes amor a los vasallos y protección a los que se encargan en empresas útiles al Estado. El previo conocimiento de que éste es el tiempo donde se ven admitidas y auxiliadas las más excelentes máximas, nos condujo a pensar en un proyecto que por ahora no representa sino dificultades y desventajas; pero que bien combinado con la experiencia y favorecido del Soberano, parece debe ser beneficio al que lo siga por reglas de cotejo con lo que sucede a las demás naciones. Toda nuestra esperanza está en V. E., sabio dispensador de las gracias de S. M., a quien tributamos las más rendidas por las que nos ha concedido en esta ocasión y a V. E. por lo que las ha promovido y favorable acogida que desde el principio tuvo nuestro pensamiento. Dígnese V. E. disponer su ánimo a admitir las futuras súplicas sobre lo que necesitemos en este ramo de navegación y comercio, persuadido que nuestras operaciones han tirado siempre a unir y aun prevalecer con el interés particular el del Estado, de que tenemos dadas repetidas pruebas». <sup>10</sup>

El tono de la carta respira agradecimiento, pondera las dificultades de la empresa, resalta la utilidad para el Estado y prepara los ánimos para futuras peticiones de favores. En la misma anunciaban la próxima partida de su navío entre el 15 y 20 de marzo, que fue efectiva el 2 de abril. <sup>11</sup>

La fragata «San Francisco de Paula», alias el «Hércules» tuvo una historia singular. Había sido construida en Cádiz en 1767 y dio de arqueo 505  $\frac{3}{8}$  toneladas. La encargó un comerciante sevillano, Manuel Prudencio de Molviedro, que en 1773 se vio forzado a traspasarla a «Uztáriz, San Ginés y Cía.» con motivo de un viaje a Chile y de las bajas de fletes que ofertó esta última. El 17 de mayo de 1776 se formalizó la escritura de venta, aunque el contrato verbal databa de cuatro años atrás. Pagaron en efectivo 24.500 pesos de 15 reales, como consta en la escribanía de Pedro Sánchez Bernal. A los cuatro días solicitaban licencia para viajar a Buenos Aires, permiso que luego se transfirió a la fragata «Nues-

<sup>10</sup> Uztáriz, San Ginés y Compañía a Gálvez. Cádiz, 26 febrero 1779. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>11</sup> Sólo se encuentra la portadilla sin otro contenido. Registro del «Hércules» con destino a Filipinas, 1779. A. G. I., Contratación, 1.785.

tra Señora de la Victoria» porque el «Hércules» había sido embargado por orden de su majestad para integrar la expedición de Pedro de Cevallos al Río de la Plata.<sup>12</sup> Sabemos que bajo los Uztáriz esta fragata realizó al menos un viaje al Perú, más el de Buenos.

Desgraciadamente se ha perdido el registro por el que hubiéramos sabido lo que esta compañía enviaba a Filipinas. De todos modos la suerte que hubiera podido correr esta iniciativa gaditana en situación normal no se podrá saber, pues razones ajenas al comercio y a la propia Casa de Uztáriz modificaron sustancialmente las condiciones. Se había producido la declaración de guerra entre España y Gran Bretaña, que según los apoderados de «Uztáriz, San Ginés y Cía.», de acuerdo con las autoridades de Manila, hacía imposible el regreso por la ruta directa, es decir, por el cabo de Buena Esperanza. Se había roto lo más esencial del plan: la ruta directa. ¿Qué cabía hacer? ¿Volverse por la ruta del cabo de Hornos? No era lo previsto, tampoco resultaría económicamente rentable y podía tropezarse con los mismos peligros frente a los ingleses. Pensando que la guerra llegara a su término en un plazo no muy largo, les pareció razonable emplear la fragata en lugar de tenerla inactiva, y utilizarla en una navegación segura y, a poder ser, rentable.

Aquí empieza a pesar este factor imprevisto, esta coyuntura internacional, primero deshaciendo el esquema original de la navegación y, segundo, originando un enfrentamiento grave entre peninsulares y criollos, o quizá más exactamente, entre intereses peninsulares e intereses locales de Filipinas. Los buques de guerra enviados directamente desde la península nunca habían sido recibidos con agrado, sobre todo por los miembros del Consulado de Manila, que veían en ellos a sus competidores. Mucho menos les pudo agradar el establecimiento en Manila de agentes y apoderados de casas comerciales españolas. El gobernador de las Filipinas lo exponía en estos términos:

---

<sup>12</sup> Registro de «Nuestra Señora de la Victoria» para Buenos Aires, 1776. A. G. I., Contratación, 1.734.—Sanz Tapia, Angel: *La expedición del virrey Cevallos al Río de la Plata: proyectos, organización y coste de la empresa*. 3 vols. (Tesis doctoral leída en Valladolid, 1980); vol. I, fols. 422-423 y 444-445.—Libro de registro de los registros de venida de Buenos Aires, fol. 298.. A. G. I., Contratación, 2.902A.

«Si yo no estoy aquí, crea V. E. firmísimamente que estos honrados sujetos (bien diferentes de los de Manila) ya habrían levantado la casa y tomado la resolución de volverse por donde pudieran, viendo divulgadas por este comercio las especies más contrarias a las sabias máximas de la Corte, haciendo creer al público que la Casa de Uztáriz y los Gremios de Madrid han venido a perder el Comercio de las Islas». <sup>13</sup>

El detonante del duro enfrentamiento entre los dos grupos lo proporcionó el propio gobernador, como ya lo apunta claramente en el párrafo citado, al volcarse completamente a favor de los comerciantes peninsulares y hacer oídos sordos a las quejas de los comerciantes filipinos. El agravio supuesto —favorecer a los peninsulares— se convirtió en real al conceder al «Hércules» licencia para navegar a Acapulco, pasando antes por Cantón, permiso que encerraba dos perjuicios: el primero, permitir la competencia a la nao de Acapulco o galeón de Manila y, segundo, tolerar la navegación directa de China a Acapulco sin realizar registro previo en Manila de acuerdo a lo ordenado. De forma que el tema del monopolio novohispano-filipino va a seguir gravitando, aunque desde un planteamiento distinto, gracias a la intervención del gobernador. Pero este es asunto que requiere algún detenimiento.

a.—*El permiso del gobernador de Filipinas*

Quizá aparezca con mayor claridad la raíz del problema suscitado a propósito de este permiso, si se sitúa a la luz del enfrentamiento entre gobernador y consulado de Manila. Aunque no se puede afirmar que se hubiera entrado en el terreno del enfrentamiento personal, hay indicios suficientes de que existía animadversión por parte del gobernador hacia la función del consulado, sin por ello prejuzgar que tuviera o no razón. Hasta qué punto pudo

---

<sup>13</sup> José Basco y Vargas a Gálvez. Manila, 21 abril 1780. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

influir su criterio personal no es posible precisar, pero indudablemente repercutió en interpretar con amplitud el permiso de comercio libre que los Uztáriz habían obtenido de la Corona.

El permiso dado por el gobernador al navío «Hércules» encerraba no pagar derechos, salvo el 2'5 % a la salida de Manila, y el poder navegar sin registro directamente desde Cantón. El gobernador había ampliado al escenario del Pacífico lo que el rey había concedido a «Uztáriz, San Ginés y Cía.» para la ruta Cádiz-Manila. ¿Era esto posible, es decir, legal? El Consulado lo denunció no ya sólo por hacer la competencia a su galeón, sino porque la competencia era desleal al diferenciarlos un gravamen del 88 %. El gobernador se defendió con argumentos poco sólidos, como el permiso concedido a la Casa de Uztáriz por el rey y la conveniencia de admitir en Filipinas comerciantes distintos a los del Consulado.

Al Consulado no se le escapó ninguno de los fuertes argumentos que tenía a su favor. En primer lugar, el Reglamento de 1778 no contemplaba el libre comercio entre Filipinas y América. En segundo lugar, la diferencia de derechos entre el «Hércules» y el «San Pedro», que ellos preparaban en esos días era algo superior al 88 %, ya que este último tendría que pagar 30 % de almojarifazgo, buque, manifestaciones, arrumaje y otros gastos; 33'3 % de derechos reales; 15 % por derechos y pensiones de entrada en China; y 12'5 % de comisiones, maestría y contribuciones del Real Tribunal, diputados y apoderados de la Universidad, todo lo cual sumaba 90'8 %. En estas condiciones el navío del Consulado no tenía opción en Acapulco frente al que no había pagado prácticamente derecho alguno. En tercer lugar, el comercio libre con América desde las islas se reservaba a los filipinos o españoles residentes en Filipinas. Esta interpretación, a decir verdad, resulta hoy totalmente parcial y falta de base, pues el artículo 51 sólo habla de «vasallos», sin adscripción territorial alguna. En cuarto lugar, según los artículos 48, 49 y 50 del Reglamento de 1778, tocantes al comercio de Luisiana, que era el más parecido al de Filipinas, este viaje no se permitiría, porque no se podía variar el rumbo e ir a otro puerto. Para hablar con exactitud, sólo los artículos 48 y 49 tocan este punto, aunque el 50 también hable de Luisiana. Finalmente, el «Hércules» se podía haber empleado en el

comercio entre China y las Filipinas para abastecer las islas, ya que no podía regresar a Cádiz con seguridad y no podía permanecer inactivo.<sup>14</sup>

El gobernador, José de Basco y Vargas, remitía la representación del Consulado junto con una carta en la que justificaba la decisión adoptada por él sobre la fragata «Hércules». Argumentaba, primeramente, lo ya sabido sobre la imposibilidad de volver y sobre la oposición del Consulado al viaje de Cantón a Acapulco o Lima, pero añadía algunos otros detalles interesantes, como el poco éxito obtenido en la negociación de Manila, «el que dicha Compañía experimentase grande quebranto en sus intereses», y que «tal vez desistiese de un proyecto tan recomendado por S.M.». Todo el resto de la carta era un alegato contra el Consulado, basado en que los miembros del Consulado sólo pretendían la defensa del monopolio del comercio de la nao y los cupos que se repartían, en que no entendían la política de la Corte, dirigida al bien universal de la nación, en que había que admitir gente nueva para renovar el Consulado, que estaba lleno de gente inexperta, y en que habían abandonado la agricultura, manufacturas y artes y dejado los abastecimientos a los extranjeros, siendo así que la tierra encerraba inmensas riquezas.<sup>15</sup>

Desde el punto de vista legal la argumentación del gobernador distaba mucho de la solidez que exhibía el Consulado. Todavía le habían surgido dudas al gobernador sobre si debía exigir el 2'5 % de salida a las mercancías del «Hércules», dado que la real orden de 8 de marzo de 1779 no lo contemplaba. Claro, como tampoco preveía que pudiera darse este giro tan grande de la concesión original. Por el momento el gobernador determinó que no tenían que pagar el 2'5 % de almojarifazgo de salida hasta que el rey decidiese sobre el asunto y, en caso contrario, allí quedaban los

---

14 Testimonio de diligencias a consulta del Real Tribunal del Consulado. Manila, 10 abril 1780. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

Tres días después, en una representación de comerciantes, aparecen los vocales del Tribunal, que se recogen por el interés que puedan tener para alguien: Vicente Conde, Domingo Saracho, Juan de Morera, Diego Herreros, Bernardo Blanco, Antonio Taleros, Juan Uztáriz, Pedro Orbesua, Alonso Chacón, Luis Plate, Tomás Delgado, Manuel Camus, Ignacio Nájera, Antonio Iturralde y Andrés Varela.

15 Basco y Vargas a Gálvez. Manila, 10 mayo 1780. A. G. I., Indiferente General, 2.486.—Por su interés se transcribe íntegra al wnal del trabajo.

apoderados de la Casa, José de Muguerza y Dionisio Bautista de Olavarrieta, para responder.<sup>16</sup>

Incluso sin haber encontrado la adversa circunstancia de la guerra, «Uztáriz, San Ginés y Cía.» posiblemente hubiera fracasado en su empresa de Filipinas a juzgar por lo que con anterioridad a la carta que se ha comentado informaba el gobernador a Gálvez. Esta otra carta fue llevada por el propio «Hércules» a Cantón, desde donde el apoderado de Uztáriz, Domingo Francisco de Acevedo, la remitió a España en el navío sueco «Adolfo Federico». Dice así:

«Esta carta aventurera la llevan los comisionados de la Casa de Uztáriz, San Ginés y Compañía, que salen con el Hércules mañana para el puerto de Cantón, de donde la deberán dirigir a V. E. por rumbo seguro, quedando aquí dos de ellos con casa establecida y con el desconsuelo de no haber encontrado abrigo en este bendito suelo más que el del gobernador y el arzobispo, siendo mirados con tedio por este comercio y sus apasionados a las antiguas máximas y giro de la nao de Acapulco, boletas y enredos inexplicables, pero que serán patentes a la sabiduría y penetración de V. E.».<sup>17</sup>

¿Hubieran podido sacar adelante la negociación comercial con el único apoyo del gobernador y del arzobispo, enfrentados a todo el comercio? Seguramente no. Esa era la situación al parecer y, posiblemente, ella motivó la conducta del gobernador en cuanto al permiso concedido para navegar a Acapulco, más fruto del apasionamiento que de la legalidad. Casi catorce meses después de las alegaciones presentadas por el Consulado, el apoderado del comercio de Manila en Madrid, Miguel Orbaneja y Ortega, insistía otra vez sobre el asunto, aduciendo la legislación que regulaba el comercio de Filipinas. Los razonamientos de Orbaneja eran tan contundentes como los del Consulado, aunque todavía más firmes,

---

<sup>16</sup> Basco y Vargas a Gálvez. Manila, 22 mayo 1780. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>17</sup> Basco y Vargas a Gálvez. Manila, 21 abril 1780, cit.

puesto que aducía los textos legales en los que basar las imputaciones al gobernador.

En la parte introductoria el apoderado recurría a la pobreza y decadencia del comercio de las islas, actividad que era su único sustento. Se refería sin duda a la población blanca, la que pugnaba con los europeos que pretendían introducirse. En vista de esa situación, continuaba el apoderado, el rey había concedido por real cédula de 13 de octubre de 1779 algunas gracias, concretamente la disminución de derechos y el aumento del permiso de comercio con Nueva España, durante un período de seis años para ver si se restablecía el comercio. Pues bien, cuando la situación era tan mala, cuando hasta el rey se veía obligado a hacer favores especiales, llegó el gobernador y lo destrozó todo al conceder al «Hércules» un permiso tan perjudicial y tan ilegal. Perjudicial a todas luces, porque discriminaba en un 88 % los derechos a pagar por el «Hércules» y por el «San Pedro». Que se bajaran los derechos del «San Pedro» tampoco era posible porque el real erario perdería 172.666 pesos. En todo caso, argumentaba, se hubiera tenido que evitar la concurrencia, enviando al «Hércules» a Perú o algún otro lugar en la Mar del Sur. Ni siquiera desde el punto de vista formal había actuado el gobernador de acuerdo a la legalidad, pues no había tenido en cuenta el capítulo 8 del Reglamento del Consulado de Manila, de 18 de diciembre de 1769:

«Que este cuerpo o Junta, que como va expresado ha de estar bajo la inmediata protección del gobernador y comandante de las mismas Islas, tenga la prerrogativa de que en todos los asuntos relativos al comercio y navegación las comunique directamente este primer Jefe o la Audiencia en sus casos, todas las providencias, órdenes o resoluciones que tomare o le llegaren sobre esta materia».<sup>18</sup>

Igualmente, el gobernador había ofendido al Consulado y al vecindario al preferir a la Casa de Uztáriz, especialmente cuando las islas habían contribuido con 30.000 pesos, con vestuarios y con personas a la defensa del territorio. El permiso para navegar

---

18 Real proyecto. Madrid, 18 diciembre 1769. A. G. I., Filipinas, 975.

a Acapulco no tenía nada que ver con el comercio directo Cádiz-Manila y en el bando de 15 de marzo de 1780, en el que daba la licencia, se había excedido claramente:

«Para precaver este inconveniente y que al mismo tiempo se logren los piadosos fines de S. M. para con este comercio y nacionales, se ha dignado permitirles, durante la guerra, el que puedan comerciar con las dos Américas llevando a ellas todas las mercaderías que colectaren, ya sean de estas islas o ya de China y demás partes del Asia, para surtimiento de los reinos del Perú y Nueva España, entendido el comercio y naturales de estas islas que podrán embarcar las dichas mercaderías en los buques del Rey y de particulares que se apresten en este puerto para el mencionado fin, con previos antecedentes del número de toneladas a que podrá ascender la colección de efectos y frutos de estas posesiones y demás del Asia que sean convenientes con el abasto de aquellos Reinos».<sup>19</sup>

El bando del gobernador, seguía argumentando, era suficientemente ambiguo como para no insistir en la necesidad de registro o para no mencionar los derechos a que este comercio estaba sometido. Los perjuicios que de ello se podían derivar no sólo afectaban a los isleños, sino al comercio nacional, porque al no haberse realizado registro, los extranjeros podían enviar mercancías en el «Hércules» y compartir los beneficios con quienes llevaban las mercancías, cosa que nunca se había permitido a los filipinos. Tampoco se justificaba el permiso en el hecho de que el «San Pedro» había de llegar con antelación a Acapulco y liquidar sin problemas la carga, porque los comerciantes de Nueva España esperarían la llegada del otro para obtener la carga más barata, sustancialmente más barata. Finalmente, suplicaba a su majestad que ningún gobernador pudiera conceder semejantes gracias.

Los argumentos eran tan contundentes que el rey amonestó al gobernador y dio las órdenes necesarias para que se rectificara lo actuado. En el propio margen de la carta del gobernador, de 10 de mayo de 1780, se anotó lo que sería el esbozo de las reales órdenes

---

<sup>19</sup> Miguel Orbaneja Ortega a S. M. Aranjuez, 28 mayo 1781. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

que se cursaron al virrey de Nueva España y al gobernador de Filipinas. La nota al margen dice:

«Enterado el Rey ha resuelto se le prevenga desde luego la equivocación de concepto con que procedió en adaptar las reglas del comercio libre (que sólo son para el directo de España con aquellas Islas) al concedido durante la guerra, de ellas a las dos Américas, pues éste debe hacerse con entera sujeción al Reglamento dado para el de las mismas Islas con la Nueva España, como ya le está advertido. Que también faltó a todas las reglas al permitir que el Hércules pudiera venir desde Cantón a Acapulco, sin el indispensable registro que se le debió formar en Manila. Y en consecuencias... al virrey de México para que a la cargazón del Aquiles \* (sic) se la exijan los mismos derechos que a las de los galeones del permiso y también todos los que debió pagar en Manila según el Reglamento particular de aquel comercio, mencionando en unas y otras órdenes las dadas ya sobre este asunto para mayor claridad. 31 de mayo de 1781».<sup>20</sup>

Con esta fecha se enviaba una real orden al virrey de Nueva España previniéndole de que el «Hércules» iba con una licencia mal dada y que debía hacerse un fondeo y escrutinio escrupuloso porque

---

\* «Aquiles» era otro navío de Uztáriz, a lo que debe atribuirse el error.

<sup>20</sup> Nota marginal a la carta del gobernador de 10 de mayo 1781 ya citada. El texto de la real orden al gobernador de Filipinas, de Aranjuez, 11 junio 1781, es el siguiente:

«El permiso para que el comercio de Filipinas surta a nuestras dos Américas septentrional y meridional con los géneros y efectos propios y los que pueda coleccionar del Asia durante la guerra, como avisé a V. S., en orden de 18 de mayo de 1779, no abraza en manera alguna la libertad con que V. S. entendió la real gracia, cuyo equivocado concepto ha producido adaptar las reglas del comercio libre que son precisamente reservadas para el directo desde España a ellas. El concedido durante la guerra para las dos Américas, como V. S. verá en la real orden que le comuniqué en 20 de abril próximo pasado, se debe hacer con entera sujeción al Reglamento dado para el de las mismas Islas con la Nueva España en el Galeón que anualmente envían a Acapulco. De aquí es que cuantos permisos ha dado V. S. desde la publicación de la original gracia han sido contrarios al espíritu de las reales intenciones y que, desde luego, debe V. S. enmendarlos con arreglo a lo que le está prevenido y nuevamente se le advierte. De este equivocado principio nació igualmente el que V. S. faltase a todas las reglas en permitir que el navío nombrado el Hércules, propio de la Casa de Uztáriz, San Ginés y Compañía, pudiese venir de Cantón a Acapulco sin el indispensable requisito del registro formal... y que con esta fecha se manda al virrey de Nueva España haga exigir de la carga del Hércules los mismos reales derechos que a los Galeones del permiso anual».

no llevaba registro. En cuanto a derechos se atendería a los mismos de los que realizaban dicho comercio.<sup>21</sup>

El gobernador poco pudo alegar en su defensa, muy poco que contrapesara los argumentos contrarios. Al ministro Gálvez aclaraba que no había tenido opción a dejar pudrir el barco en Cavite. Pero el Consulado y su apoderado en Madrid habían propuesto otras alternativas a las que ni siquiera alude. Más incongruente aún es el segundo descargo hecho en forma de pregunta, sobre si no se le hubiera acusado de entorpecer el comercio, de haber actuado de otra forma.<sup>22</sup>

#### b.—*Escrutinio del «Hércules» en Acapulco*

En enero de 1782 el virrey, Martín de Mayorga, comunicaba a Gálvez la llegada a Acapulco del «Hércules», que había tenido lugar el 13 de diciembre de 1781. De acuerdo a las órdenes recibidas se había realizado un registro escrupuloso que había dado un valor de las mercancías traídas equivalente a 224.384 pesos, sin que hubiera indicio alguno de fraude por parte de la Casa de Uztáriz.<sup>23</sup> Informaba también que el apoderado principal de la Casa, Domingo Francisco de Acevedo, había pedido licencia para regresar a Manila con el «Hércules», ofreciendo el buque para cuanto fuera útil al real servicio sin gravamen alguno, porque quería dar muestras de lealtad a su majestad y a la patria en tiempo de guerra. El virrey declinó ese servicio porque estaba a punto de partir la fragata de guerra, «San José de Gracia», a la que podía acompañar el «Hércules», si así lo deseaba, ya que en Manila podría realizar la carena en mejores condiciones.<sup>24</sup> Acevedo había solicitado al virrey permiso para regresar a Acapulco directamente desde Macao a causa de los notorios perjuicios que se seguían a las

<sup>21</sup> Real orden al virrey de Nueva España, de Aranjuez, 11 junio 1781. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>22</sup> Basco y Vargas a Gálvez. Manila, 15 mayo 1782. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>23</sup> Virrey de Nueva España a Gálvez — 1.446. México, 10 enero 1782. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>24</sup> Virrey de Nueva España a Gálvez — 1.450. México, 10 enero 1782. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

recaladas, concretamente a la de Manila, necesaria para realizar el registro, aunque se sometería a él, si así se lo ordenaban.<sup>25</sup>

El nuevo viaje a China no llegaría a realizarse desde Acapulco. Por motivos que desconocemos, bien para completar las ventas de los géneros traídos de China, bien para tantear las posibilidades del mercado peruano, debieron decidir que la carena se realizara en Guayaquil, el astillero del Pacífico. Con motivo de este cambio y de las propias condiciones en que llegaba el «Hércules» a Acapulco surgieron diferentes dudas en el gobierno virreinal, que fueron tratadas con asistencia del apoderado de Uztáriz, con el fiscal y con el Tribunal de Cuentas. Los asuntos que planteaban dudas eran estos:

- 1.º ¿Qué derechos se aplicarían a los géneros con destino a Guayaquil?
- 2.º ¿Qué harían con los pilotos franceses que habían transportado desde Macao?
- 3.º ¿Cómo resolver la diferencia de 6.966 pesos entre la liquidación realizada en Acapulco y otra posterior?
- 4.º ¿Qué rebaja debía hacerse a los caldos de Castilla para compensar las mermas sufridas tras largos meses de navegaciones y de permanencia en Manila.
- 5.º ¿Debían moderarse algo los derechos, dado que ese dinero que sacaran no volvía ya a Filipinas?

Esta última duda parece indicar que pensaban regresar a la península por la vía del cabo de Hornos, aunque también podía ser una estratagema para conseguir la rebaja deseada. Dichas conversaciones dieron como resultado resoluciones bastante severas para la compañía. No se rebajaron en nada los derechos por los géneros que se transportaran a Guayaquil. Los dos pilotos franceses serían trasladados a Guarico, pero el transporte de Acapulco a Veracruz correría por cuenta de la Casa de Uztáriz. Acerca de la liquidación de derechos a pagar por el «Hércules» había diferen-

---

<sup>25</sup> Acevedo al virrey de Nueva España. Acapulco, 5 enero 1782. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

cia entre el avalúo realizado en Acapulco y el hecho por los com-promisarios, Juan de Martija y Antonio Campos, de acuerdo a los precios vigentes en Manila, ajustados a las facturas del «San José de Gracia». El nuevo avalúo daba 206.212 pesos para la carga y 68.737 del 33'3 % de derechos. A esta última cantidad había que añadir 10.310 pesos de entrada y salida de Filipinas (5 % del valor de la carga) y 2.000 de almojarifazgo, que elevaban el total a 81.048 pesos. A los caldos de Castilla se les rebajaba un 20 % del volumen a causa de las mermas sufridas. Finalmente, no había lugar a rebajar el 33'3 % de derechos.<sup>26</sup> Parte de la deuda, 9.920 pesos, fue cancelada a cambio de 12 cañones del «Hércules».

No sorprende que tras este contratiempo de verse sometidos al pago de más de 80.000 pesos tuvieran dudas sobre si continuar una aventura azarosa como aquella o renunciar a ella. De allí en adelante no se sabía lo que sucedería. Por un lado, el registro de salida realizado en Acapulco manifestaba intenciones de regresar a España, porque llevaban 58.000 pesos para comprar cacao de Guayaquil y porque solicitaban exención de derechos de salida o la suspensión del cobro de esos derechos en caso de regresar a la península. Manifestaban asimismo otros 24.000 pesos, de ellos 16.000 para soldadas y 8.000 para arribadas, más 12.344 en géneros de Filipinas.<sup>27</sup>

El regreso anticipado sin realizar los objetivos del viaje, es decir, la conexión directa Manila-Cádiz, implicaba evidentes riesgos, como ponía de manifiesto el apoderado de Uztáriz en Lima, Juan Félix de Berindoaga, el 1.º de agosto de 1782:

«Además la Monarquía se interesa mucho en la felicidad de las expediciones que se dirigen a Manila. De ellas redundará acaso un importante aumento de su navegación y su descuido ha hecho ricas a otras potencias; y si el Hércules, primera fragata mercante que ha ido allí, saliese mal en su expedición, se seguía el abandono y pérdida de esta navegación para en lo sucesivo».<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Autos sobre el viaje de Cantón a Acapulco de la fragata Hércules, 18 septiembre 1785. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>27</sup> Testimonio del expediente a instancias de Pedro A. de Garay sobre derechos del «Hércules» en Acapulco, 1783. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>28</sup> Informes que acompañan a carta de Escobedo a Gálvez. Lima, 16 noviembre 1782. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

Ese era el punto, volver a la península y renunciar a la empresa, o esperar al fin de la guerra y seguir ocupando el navío en lo que se ofreciera. Al fin prevalecería la segunda opción y se conseguiría nueva licencia para viajar a China.

Un último aspecto antes de cerrar este primer viaje entre Filipinas y América, contemplado en la real orden de 20 de abril de 1781 para una situación de guerra, es que en Acapulco no se pudo liquidar la carga transportada, si se compara el avalúo de mercancías y el registro hecho a la salida de Acapulco. Confróntense los 82.000 pesos líquidos, más los 12.344 pesos en géneros, con más de 200.000 pesos de mercancías en precios de Manila. Es de suponer que los apoderados de Uztáriz quedarían encargados de rematar aquellas mercancías, pero de momento el «Hércules» no pudo beneficiarse de contar con esos dineros líquidos.

#### 4.—SEGUNDO VIAJE TRANSPACÍFICO ENTRE CALLAO Y MACAO

El ciclo del «Hércules» en su primer viaje transpacífico a América se cerraba con la apertura de registro para un segundo periplo, consecuencia de las excepcionales condiciones de guerra. El apoderado Berindoaga, conde de San Donas, debía ser persona influyente en la corte virreinal peruana, pues consiguió un inusitado permiso para ir directamente de Callao a Macao y regresar sin registro. Tanto en el viaje anterior como en éste se va a desaprobando a quienes concedieron el permiso, lo que va a modificar las condiciones originales en perjuicio de quienes asumieron la iniciativa. Escobedo se justificaría posteriormente, achacando el desliz a su inexperiencia, pues llevaba poco tiempo en Perú, y a la protección que el virrey Jáuregui dispensaba a la Casa de Uztáriz. Otras razones hacían referencia a que este comercio no causaría perjuicio al comercio nacional, tanto porque la carga era distinta, como porque se había estado realizando con aprobación de México y Cádiz.<sup>29</sup> Me permito hacer una matización a estos descargos de Escobedo.

---

<sup>29</sup> Escobedo a Gálvez. Lima, 20 enero 1785. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

En la década de 1760 «Uztáriz Hermanos y Cía.» realizaba el mayor comercio de telas con el Perú, mientras que muy escaso con México, precisamente porque este último territorio se surtía parcialmente de productos chinos.<sup>30</sup> Luego la concurrencia no estaba ausente.

Berindoaga solicitó el 1.º de agosto de 1782 abrir registro al «Hércules» en Paita o Callao con objeto de dirigirse a Filipinas, pues el buque reunía las condiciones adecuadas a los tiempos de guerra, sin duda por haber participado en la expedición de Cevallos. Contaba con 36 cañones bien montados y llevaba la munición correspondiente, pólvora, balas, etc. Tampoco el viaje ofrecía dificultades especiales, dado que el capitán y piloto tenían la experiencia de cuatro viajes realizados a Manila y que los oficiales y tripulación eran gente preparada. Justificaba este viaje en la real orden de 20 de abril de 1781 que consentía la conexión directa. La expedición sería beneficiosa para todos: para el rey, porque aumentarían los derechos para el erario que se encontraba casi exhausto; para el público, porque la carencia de artículos imponía escasez y carestía; y para la Casa de modo que «evite la ruina de la expedición que de otro modo era indispensable».<sup>31</sup>

Joaquín de Arrese, administrador general de la Aduana de Lima informó muy favorablemente dos días después a dicha petición. Repetía casi todos los argumentos de Berindoaga, siendo algo más explícito acerca de la orden de 20 de abril de 1781, en el sentido de que no podía abarcar únicamente a los habitantes de las islas, sino también del Perú, donde se padecía escasez y carestía de precios, y también en el sentido de la conveniencia de que fueran los de ese reino quienes fletaran la embarcación, dado que conocían las necesidades concretas de géneros, conocimiento que no tenían en Filipinas. De un detalle de su informe parecen deducirse dos cosas. Decía que se enviaba cacao a Acapulco como intercambio de los géneros de China y que no era suficiente caudal. El cacao era un producto apetecido y buscado en México, pero no

---

31 Solicitud de Berindoaga que acompaña a carta de Escobedo a Gálvez. Lima, 16 noviembre 1782, cit.

30 Ruiz Rivera, Julián B.: *La Compañía de Uztáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el comercio con Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», XXXVI, Sevilla, 1979, pág. 241.

deja de ser revelador que sólo se enviara cacao, aunque por otro lado la plata peruana no se necesitaba en México. También parece apuntarse el ahorro que supondría el comercio directo sin los intermediarios novohispanos. Sólo planteaba dos dudas: si la cabeza de registro se abriría en Callao o en Paita y si los caudales pagarían derecho de salida y en qué proporción.

El fiscal únicamente puso la objeción del decreto de 5 de febrero de 1782 que prohibía la navegación sin permiso de su majestad, pero, dado que el «Hércules» tenía permiso para navegar desde Acapulco concedido por el virrey de Nueva España, sería un gasto inútil hacerlo regresar a Acapulco para emprender la navegación cuando podía navegar directamente desde allí. Escobedo concedió el permiso e informó a su majestad.<sup>32</sup> Este permiso inusual, lo mismo que el concedido por el gobernador de Filipinas, pudieron obtenerse gracias al predicamento de la Casa de Uztáriz, como el propio Escobedo aclara.<sup>33</sup>

La fragata «Hércules» siguió estas etapas en su navegación: salió de Paita el 1.º de abril de 1783, fondeó en Macao el 10 de agosto, dio vela el 26 de junio de 1784, entró maltrecho en San Blas el 17 de noviembre y el 26 de marzo de 1785 salió reparado para Paita.<sup>34</sup> El permiso concedido por Escobedo recibió la aprobación real, pero ya no podía aplicarse porque había cesado la situación de guerra. Por consiguiente, de estar el «Hércules» en Filipinas, debía regresar por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Si llegaba a El Callao, debía dirigirse a España o a Nueva España, a no ser que ello fuera imposible, en cuyo caso se venderían los géneros allí, sin que este ejemplo pudiera tomarse como precedente para otros. Finalmente, la plata sacada para Macao debía pagar lo mismo que la extraída con destino a España, es decir, se elevaba de 4 a 5 %.<sup>35</sup>

Varios aspectos conviene destacar de este viaje. El primero, que no se dirigió a Cavite y Cantón, sino directamente a Macao,

---

<sup>32</sup> Informes que acompañan a carta de Escobedo a Gálvez. Lima, 16 noviembre 1782, cit.

<sup>33</sup> Escobedo a Gálvez. Lima, 16 noviembre 1782, cit.

<sup>34</sup> Conde de Gálvez a J. de Gálvez. México, 25 noviembre 1785. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>35</sup> Real orden a Escobedo, de 24 junio 1783. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

sin necesidad de hacer registro en Cavite. ¿Por qué? Por el retraso en las reparaciones que se hicieron en Guayaquil y porque de ir a Cavite sufriría mayores demoras. De nuevo se había consentido el no llevar registro de salida, lo que debió sentar mal, aunque no se podía manifestar al visitador general del Perú como se había hecho al gobernador de Filipinas.

El segundo afecta a la salida de numerario. A la cantidad original el apoderado Berindoaga solicitó añadir otros 200.000 pesos, a lo que parece el 50 % más, pues se sacaron 600.000 pesos, cantidad poco en consonancia con lo que se permitía sacar. El apoderado alegaba para justificar el aumento de la cantidad original, los gastos de carena, el mantenimiento de una tripulación numerosa y de un barco artillado, así como la rentabilidad de un navío de su capacidad. En una palabra, tanto buque, tanta tripulación y seguridad, y tanto gasto de mantenimiento sólo se compensaban con una carga suficiente. El visitador también cedió. Estos dos puntos los justificaba el visitador. De la cantidad sacada legalmente no cabe duda, porque el propio Escobedo declara que pagaron por derechos de salida 24.000 pesos, a razón del 4 %, por el dinero con destino a puerto extranjero, lo que da un total de 600.000 pesos. El rey elevaría posteriormente en un punto ese derecho de salida.<sup>36</sup>

El tercer punto, que dio lugar a varios informes, tiene que ver con el accidente que sufrió el «Hércules» en San José del Cabo de California, donde baró cuando se acercaba a refrescar víveres el día 17 de noviembre de 1784, porque la tripulación se encontraba afectada por el escorbuto. Estuvo a punto de perderse la carga y el navío, según el comisario de San Blas:

«...tan dañado, que puede decirse con verdad fue inefable providencia del Altísimo que no hubiesen perecido los que tenía a bordo cuando baró, pues se conoce que si hubiera trabajado pocos minutos más, indefectiblemente se hubiera abierto y dividido el casco».<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Escobedo a Gálvez. Lima, 16 abril 1783. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

<sup>37</sup> Informe de Francisco Trillo, comisario de San Blas, a la Audiencia de México. San Blas, 29 diciembre 1784. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

El buque se reparó poniendo quilla nueva, se hizo registro de toda la carga del navío y pudo continuar con destino a Paita y El Callao. No obstante, este incidente dio pie a las autoridades locales para salir en defensa de los intereses que representaban. Por un lado, el comandante de San Blas, José Camacho, puso de relieve la importancia y utilidad de ese puerto y del departamento marítimo, que servía no sólo para apoyo de los presidios del norte, sino también para el comercio y navegación con Lima y Filipinas, y más concretamente en su capacidad de astillero.<sup>38</sup> Por su parte el comisario de San Blas abogaba porque se permitiera vender parte de la mercancía del «Hércules», que de otra forma les resultaba muy costosa:

«Y aunque el cargamento no venga con registro y guía para este puerto, no se trasciende daño alguno en que se les permita vender hasta cuatrocientos mil pesos porque como ya habrá cesado en el Perú la escasez de ropas que obligó a esta navegación, puede sin perjuicio de nadie facilitárseles a los miserables habitantes de estas inmediaciones por mucho menos costo al que con la distancia de Veracruz tienen los que necesitan para su uso y éstos aún se hallan escasos por aquí».<sup>39</sup>

Solicitaba también que se vendieran 3.000 quintales de hierro del buque que, aunque costaran 60.000 pesos, resultaban muy económicos al salir a 20 pesos el quintal.

La petición del comisario no fue aceptada, aunque se permitió vender géneros por la cantidad que importaran las reparaciones del navío. Estas se elevaron a 69.000 pesos. Los géneros vendidos en San Blas con o sin avería sumaron 79.079 pesos, a los que hay que agregar cerca de 66.000 pesos en géneros que quedaron sin vender.<sup>40</sup> Al comandante se le satisfizo con la compra de 2.500 quintales de hierro que llevaba el «Hércules» y que hacía buena falta en aquel puerto.

---

38 Informe del comandante de San Blas, José Camacho, en el expediente sobre el «Hércules», 1 mayo 1785. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

39 Informe de Francisco Trillo, de 29 diciembre 1784, cit.

40 Resumen del expediente del «Hércules». Madrid, 18 octubre 1788. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

El cuarto punto llamativo de esta expedición es que el valor de la carga sextuplica el del viaje anterior. Este precio, desde luego, no es el de origen, como en el viaje anterior, sino el de mercado en Perú, sobre el que se calculan los derechos que han de contribuir. Estos precios se calculaban en función de los derechos que gravaban la carga. Si bien no puede compararse el valor de cada uno de estos viajes mediante mera yuxtaposición, quedan patentes al menos dos cosas, por un lado, el aumento considerable de la inversión en este segundo viaje y, por otro, la mayor organización de la Casa de Uztáriz en la capital peruana, que obtenía la protección de las autoridades superiores y aprontaba un considerable capital para la empresa, aunque en ella participaran otros comerciantes. En Acapulco no contaban con esos resortes y mucho menos en Manila, donde sólo habían encontrado enemistad.

Finalmente, el tratamiento fiscal de este navío fue objeto de largas deliberaciones y expedientes prolijos. Ese mismo motivo, quizás, llevó a dictar órdenes y contraórdenes. Por real orden de 10 de mayo de 1785 se ordenó al virrey del Perú secuestrar el «Hércules», cosa que no se pudo lograr antes de la partida hacia el Extremo Oriente. Otras dos reales órdenes habían tenido que dictarse para legalizar los permisos concedidos por Escobedo, la primera de 26 de junio de 1783 referente al viaje a Cantón y Cavite, y la segunda de 22 de agosto de 1784 relativa al cambio de destino —Macao en lugar de Cantón y Cavite— a la cantidad de dinero extraído en El Callao, y a los derechos a pagar por ese dinero que debían ser equivalentes a los de la plata llevada a España.

Escobedo puso objeciones a la orden de 10 de mayo, puesto que el navío había salido legalmente y no podía ahora verse sometido a este trato diferente. De todos modos, la medida resultaba ya ineficaz porque la carga estaba entregada a los accionistas, es decir, a todos los que habían aportado los 600.000 pesos. De forma que el virrey estuvo de acuerdo con él para suspender la realización del secuestro, y sólo cabía tratar el aspecto de los derechos a pagar. Ante estas representaciones, otra orden de 18 de septiembre de 1785 suspendía las diligencias para que el barco regresase a España, que a su vez sería rectificadas por otra de 18 de octubre de 1786 sobre la obligatoriedad del regreso del

navío a la península, a menos que no se hallara en condiciones de viajar. En definitiva el barco no regresó porque su reparación costaba mucho más que lo que podían obtener de su venta. Primero se habló de un gasto de 150.000 pesos, luego de 120.000 y tras minucioso examen de 70.425, lo que movió a la Casa de Uztáriz a venderlo por 20.000 pesos. No existía ese dinero para poner a punto la embarcación, ni se justificaba la inversión, motivo por el que nunca se llevó a efecto la orden.<sup>41</sup>

También las diferencias entre el gobierno peruano y el peninsular caracterizaron el establecimiento de los derechos que se debían cargar a la Casa de Uztáriz por el «Hércules». Tanto el visitador como el virrey ponían reparos a que existiera una diferencia tan notable entre Acapulco y Lima. Los derechos regulares se elevaban en Acapulco al 16'6 %. Al «Hércules» se pretendían aplicar: 4 % ya cobrado de salida del Perú, 5'5 % de entrada en Manila —como si hubiera llegado allí—, 7 % de almojarifazgo de entrada en Perú y 6 % de alcabala, más 3 % de almojarifazgo de salida de Manila, donde hubiera tenido que hacer registro. En total, 25'5 %, más 2'75 % de Consulado, es decir, 12 puntos largos por encima de lo exigido en el puerto novohispano. De acuerdo con esos cálculos tenían que abonar 75.000 pesos, que sumados a los 24.000 ya pagados, resultaban 99.000 por un capital próximo a los 400.000 pesos.<sup>42</sup>

No es fácil precisar, si existió intención de exagerar por parte del visitador del Perú. Ciertamente la comparación era desventajosa para Lima, pues en Acapulco no se cobraba almojarifazgo de entrada ni alcabala en primera venta. En Acapulco el rey corría con los gastos de fábricas, carenas, tripulación, etc. De manera que si el principal de la compra fue de 417.826 pesos —está en contradicción con los 600.000 sacados— dice Escobedo, en Acapulco se cobrarían los derechos por el doble —800.000 pesos— mientras que en Lima por 1.2 millones. La empresa había tenido otros gastos considerables con motivo del accidente sufrido, para cuya re-

---

41 Resumen del expediente del «Hércules», 18 octubre 1788, cit.

42 Escobedo a Gálvez. Lima, 20 enero 1785, cit.—Virrey de Croix a Gálvez. Lima, 16 noviembre 1785. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

paración habían gastado 150.000 pesos. El propio relator del Consejo anotó que Escobedo se equivocaba en más de la mitad.<sup>43</sup> Recordemos que fueron 69.000 pesos, pero Escobedo puede llevar razón porque las mercancías vendidas o sin vender que quedaron en San Blas superaron los 144.000 pesos. La real orden de 22 de agosto de 1788 aprobaba las providencias adoptadas de haber suspendido el retorno del «Hércules».<sup>44</sup>

Tampoco podía faltar la picaresca en este tipo de comercio no regular. Durante el reconocimiento realizado en San Blas se descubrió que 23 cajones se hallaban llenos de papel de estraza y ladrillos en lugar de géneros de China. Esto también ocasionó considerables pérdidas.

##### 5.—CONSIDERACIONES FINALES

Una vez más la guerra se interpuso en los afanes de «Uztáriz, San Ginés y Cía.» para hundir una iniciativa ambiciosa que ningún otro empresario estuvo dispuesto a asumir. Otras travesías de esta misma Casa se vieron igualmente afectadas por la guerra y en conjunto, ocasionaron su ruina irremediable.

Las raíces del fracaso estaban en la misma endeblez del objetivo y en los escasos medios, que no pudieron superar el primer obstáculo no ciertamente pequeño. Ahondando más, este fracaso general de la Casa nos conduce al minifundio comercial y a la falta de capacidad industrial. En ambos campos habían tenido los Uztáriz un cierto protagonismo, aunque sus iniciativas resultaron efímeras.

Sin entrar en un análisis más prolijo sobre esta casa comercial, que espero realizar, podemos observar en este ejemplo cómo la historia se repite. La empresa privada no recibía apoyo. Lo vemos en este caso con los derechos que se exigen y las condiciones de comercio que se cambian, una vez establecidas las condiciones por

---

<sup>43</sup> Resumen del expediente del «Hércules», 18 octubre 1788, cit.

<sup>44</sup> Real orden al virrey del Perú, de San Ildefonso, 22 agosto 1788. A. G. I., Indiferente General, 2.486.

autoridades legítimas. La empresa pública era ampliamente deficitaria —recuérdese la experiencia de las fábricas de Talavera en su primera etapa— pero una vez que la empresa pasaba a administración privada no servía más que para recabar impuestos, con lo que las pocas iniciativas naufragaban. Este intento de Uztáriz me parece un poco a la desesperada, pero no recibió apoyo de la autoridad suprema, siendo así que los gobiernos de Manila y Lima sí prestaron ayuda. Si los avatares de la guerra supusieron un duro golpe a iniciativas prometedoras, la política comercial y fiscal tampoco ayudó a crear organizaciones autosuficientes.

## REGISTRO DEL HERCULES. ACAPULCO, 2 ENERO 1782

Exceso de carga, que entró en Manila sin registro:

443 barriles vino Sanlúcar (60 de rancho) a 10'5 ps.	4.651'5 ps.
419 » aguardiente primera de Holanda a 15 ps.	6.285
8 » » » »	120
131 » » » » a 13 ps.	1.703
4 » vino Carlon para rancho a 6'5 ps.	26
3 » vino de Tintilla » a 6 ps.	18
15 cajones de 250 frasquitos de licores a 8'5 rls.	2.762'5
Hacen 11.932 pesos de América; de los corrientes	15.348 ps.

- 1.— 199 cajones toscos de loza con 204 piezas
- 2.— 1.377 picos de hierro
- 3.— 1.167 fardos de ropa
- 4.— 295 cajones de ropa, tejidos y sedas
- 5.— 8 cajones de charoles
- 6.— 40 cajones con papel blanco de China
- 7.— 151 cajones de pimienta
- 8.— 199 cajones de canela de China
- 9.— 200 sacos con pimienta
- 10.— 1 fardo con mantas
- 11.— 21 cajones con tejidos y sedas
- 12.— 2 cajones con tejidos, sedas y mantas
- 13.— 40 cajones con tejidos y sedas de cuenta del difunto capitán Domingo de Gorosarri y del actual capitán Francisco José de Mendizábal
- 14.— 26 fardos de ropa
- 15.— 1 cajón con bolas de truco de marfil
- 16.— 24 fardos de ropa.
- 17.— 6 cajones de loza
- 18.— 1 baúl de ropa y tejidos de seda de cuenta del contramaestre Diego Cordero

autoridades legítimas. La empresa pública era ampliamente deficitaria —recuérdese la experiencia de las fábricas de Talavera en su primera etapa— pero una vez que la empresa pasaba a administración privada no servía más que para recabar impuestos, con lo que las pocas iniciativas naufragaban. Este intento de Uztáriz me parece un poco a la desesperada, pero no recibió apoyo de la autoridad suprema, siendo así que los gobiernos de Manila y Lima sí prestaron ayuda. Si los avatares de la guerra supusieron un duro golpe a iniciativas prometedoras, la política comercial y fiscal tampoco ayudó a crear organizaciones autosuficientes.

## REGISTRO DEL HERCULES. ACAPULCO, 2 ENERO 1782

Exceso de carga, que entró en Manila sin registro:

443	barriles vino Sanlúcar (60 de rancho) a 10'5 ps.	4.651'5 ps.
419	» aguardiente primera de Holanda a 15 ps.	6.285
8	» » » »	120
131	» » » » a 13 ps.	1.703
4	» vino Carlon para rancho a 6'5 ps.	26
3	» vino de Tintilla » a 6 ps.	18
15	cajones de 250 frasquitos de licores a 8'5 rls.	2.762'5

---

Hacen 11.932 pesos de América; de los corrientes 15.348 ps.

- 1.— 199 cajones toscos de loza con 204 piezas
- 2.— 1.377 picos de hierro
- 3.— 1.167 fardos de ropa
- 4.— 295 cajones de ropa, tejidos y sedas
- 5.— 8 cajones de charoles
- 6.— 40 cajones con papel blanco de China
- 7.— 151 cajones de pimienta
- 8.— 199 cajones de canela de China
- 9.— 200 sacos con pimienta
- 10.— 1 fardo con mantas
- 11.— 21 cajones con tejidos y sedas
- 12.— 2 cajones con tejidos, sedas y mantas
- 13.— 40 cajones con tejidos y sedas de cuenta del difunto capitán Domingo de Gorosarri y del actual capitán Francisco José de Mendizábal
- 14.— 26 fardos de ropa
- 15.— 1 cajón con bolas de truco de marfil
- 16.— 24 fardos de ropa.
- 17.— 6 cajones de loza
- 18.— 1 baúl de ropa y tejidos de seda de cuenta del contramaestre Diego Cordero

- 19.— 6 cajones de ropa y tejidos de seda  
 20.— 17 cajones de ropa y tejidos de seda de cuenta del cirujano José de los Reyes  
 21.— 1 baúl de tejidos y seda  
 22.— 1 cajón y 1 fardo con tejidos y ropa de cuenta de Juan García, repostero  
 23.— 3 cajones y 1 baúl con ropa y tejidos de seda de cuenta de Francisco Ibarzábal, carpintero  
 24.— 1 cajón con ropas de cuenta de Antonio Romero, sangrador  
 25.— 16 fardos de canela de China de cuenta de Gonzalo del Pino, dispensero  
 26.— 22 cajones con tejidos de seda y ropa de cuenta de la Compañía de Uztáriz y San Ginés  
 27.— 10 fardos de ropa  
 28.— 1 cajón con filigrana  
 29.— 1 cajón con loza de cuenta de Antonio Aguado, capellán  
 30.— 17 cajones con ropa y tejidos  
 31.— 2 baúles con ropa y tejidos y 1 baúl con ropa de uso  
 32.— 3 cajones y 1 baúl con ropa y tejidos de seda de cuenta de Joaquín de Murcia  
 33.— 2 cajones de mercería de Europa  
 34.— 2.600 botijuelas de media arroba de aceite (600 para rancho).

Faltan para completar el registro

8 sacos de pimienta de los 200 que se expresan  
 58 barriles de vino de los 443  
 148 botijuelas de aceite de los 2.600.

Suman 206.212 pesos, 2 tomines y 9 granos, según el avalúo de Manila de los compromisarios Juan de Martija y Antonio Campos.

Corresponden a la Real Hacienda 68.737 pesos, 3 tomines y 7 granos por el 33 1/3 por ciento, según el reglamento particular de Filipinas:  
 10.310 pesos, 4 tomines y 11 granos por entrada y salida de Filipinas  
 2.000 pesos de almojarifazgo.

Todo da 81.048 pesos y 6 granos, de donde resulta una diferencia de 6.965 pesos, 7 tomines y 11 granos con la evaluación hecha aquí.

REGISTRO DEL HERCULES. SAN BLAS, 20 AGOSTO 1785

- 1.—625-630 cajones arpillados de géneros de seda
- 2.— 2.200 pares de medias de Chancheu
- 3.— 138 cajones de papeles pintados
- 4.— 270 cajones de loza.
- 5.— 52 cajones con 156 quintales de piedra de alumbre
- 6.— 2 cajones de flores de mano
- 7.— 61 cajones con 76 quintales de saumerio
- 8.— 7 cajones con 30.000 peines de caña
- 9.— 2 cajones con 6.000 eslabones
- 10.— 1 cajón con 1.130 calzadores
- 11.— 43 tercios de pañuelos, lienzos blancos y cintas
- 12.— 62.477 piezas de mantas lavadas
- 13.— 109 rollos de pañuelos
- 14.— 967 rollos de cocos o nuña
- 15.— 18.510 piezas de cocos o nuña
- 16.— 3.750 » » »
- 17.— 836 quintales de pimienta
- 18.— 170 tercios y 22 cajones con 97 quintales de canela
- 19.— 2 cajones con 250 tercios de clavos de comer
- 20.— 7 esclavos
- 21.— 3.500 quintales de hierro de varias minas
- 22.— Varias encomiendas y algunos muebles de escritorio y mesa.

Factura de los efectos que D. Félix de Berindoaga, conde de San Donas, vendió en el Departamento de San Blas sin avería, de los que condujo de Macao en la fragata Hércules.

- 1.— 325 piezas de cangas azules
- 2.— 1 colcha de seda
- 3.— 2 piezas de lustre de 19 varas
- 4.— 9 piezas de Mansines con 35 varas
- 5.— 27 piezas de manto de 31 varas de largo
- 6.— 15 piezas de Lausines

- 7.— 26'5 piezas de gasas de 18 varas cada una
- 8.— 23 piezas de gorgoranes de a 27 varas
- 9.— 29 piezas de cegríes de 31'5 varas
- 10.— 24 piezas de rasos lisos de 27 varas
- 11.— 14'5 piezas de rasos matizados de 35'5 varas.
- 12.— 59 piezas de lines de 31 varas
- 13.— 596 piezas de mantas coletas o cangas amarillas de 6 varas
- 14.— 2.775 piezas de mantas lavadas
- 15.— 348 piezas de chitas ordinarias
- 16.— 30 piezas de elefantes ordinarios de 40 varas
- 17.— 3 cubiertas camareras de lienzo
- 18.— 66'5 piezas de saya de 31 varas
- 19.— 720 pares de medias de Chancheu
- 20.— 20 rollos de liencillo con 575 varas cada una
- 21.— 1 pieza de elefante de 20 y más varas
- 22.— 15 colchas cameras de lienzo
- 23.— 22 piezas de lienzo de algodón ordinario de 13 varas
- 24.— 31 piezas de Marchaes
- 25.— 4'5 vajillas de loza
- 26.— 10 piezas de Arialcazas de 10'5 varas
- 27.— 32 piezas de gasas o casupos de a 22 varas
- 28.— 500 peines de caña
- 29.— 3 piezas de listado amarillo de algodón de 12 varas
- 30.— 27 piezas de lienzo de algodón ordinario de 22 varas
- 31.— 9 piezas de cotonias de algodón de 12 varas
- 32.— 1 pieza con 20 pañuelos de seda de gasa
- 33.— 71'5 libras de seda torcida
- 34.— 743 piezas de pañuelos encarnados de 8 en pieza
- 35.— 45 piezas de azules ordinarios
- 36.— 5 piezas de los mismos blancos finos de 8 en pieza

#### Efectos averiados

- 1.— 7 piezas de lines de 17 varas
- 2.— 2 piezas de cegríes de 16 varas
- 3.— 1 pieza de lustrín
- 4.— 7 piezas de rasos lisos de 19'5 varas
- 5.— 536 pares de medias de Chanceu de segunda

- 6.— 1'5 rollos de liencecillo con 847 varas
- 7.— 88 piezas de holandillas
- 8.—1.219 piezas de cangas azules
- 9.—1.165 piezas de mantas lavadas
- 10.— 188 piezas de pañuelos de Chancheu con 12 varas cada una
- 11.—1.008 quintales, 3 arrobas y 17 libras de hierro
- 12.— 496 arrobas, 8 libras de estopa de cáñamo
- 13.— 111 agujas de coser velas

Efectos que quedaron en el puerto sin vender.

- 1.—1.839 libras de seda quiña buena
- 2.—1.047 libras, 6 onzas de seda quiña averiada
- 3.—2.506 quintales, 3 arrobas, 6 libras de hierro.

#### RESUMEN

Efectos vendidos sin avería	52.125 — 2 — 1 pesos
Efectos averiados	26.954 — 6 — 7 »
Efectos quedados sin vender	65.815 — 4 — 8 »
	<hr/>
	144.895 — 5 — 4 »

#### NOTA

Del adjunto extracto resulta que la carga que regresó a El Callao, evaluada en la aduana en 1.229.030 pesos, satisfizo para S. M. el 25'5 % y la nao de Filipinas paga en Acapulco por el viaje redondo 16 2/3 %. (6 octubre 1786).

#### CARTA DEL GOBERNADOR DE FILIPINAS, DON JOSE DE BASCO Y VARGAS A DON JOSE DE GALVEZ

Muy señor mío:

Acompaña ésta el adjunto testimonio formado sobre representación que el Tribunal del Consulado de estas Islas hizo al superior Gobierno

con objeto de embarazar la idea que los factores de la Casa y compañía de Uztáriz y San Ginés formaron sobre la empresa de hacer viaje a Cantón y seguir para Lima o Acapulco desde aquel puerto, reflexionando que cerrado el paso por el cabo de Buena Esperanza con motivo de la presente guerra, y no habiendo tenido el apetecido buen éxito de su comisión en esta capital, sería irremediable el que dicha compañía experimentase grande quebranto en sus intereses y tal vez desistiese de un proyecto tan recomendado por S. M. Después de oír a unos y a otros resolví el que saliese la fragata Hércules como lo ejecutó para el puerto de Cantón, llevando a bordo el principal comisionado y quedando aquí los restantes, echando los cimientos de su giro.

Este Comercio mira con total tedio y repugnancia a los Gremios de Madrid, a la Compañía de Uztáriz y a cuantos vengan a embarazarles sus antiguas costumbres de nao y boletas. No es posible gobernar este carro cuyos ejes están dislocados y fuera de toda gravedad. Solicitó el Comercio del Rey la ampliación de su permiso, vínole ésta y ya no les acomoda. Anhelaban se les abriesen las puertas de España, las de Lima, más buques para Acapulco. Todo y mucho más les ha concedido la liberalidad del Rey: ya no les tiene cuenta sino los quinientos mil pesos de permiso. Semejante modo de pensar admirará a V. E. y le dará a conocer lo mismo que tengo informado desde mi ingreso aquí, que ni éste es Comercio ni es Consulado más que en el nombre. V. E. viva persuadido que aquí se aborrecen las presentes máximas de la Corte dirigidas al bien universal de la Nación. Una docena de comerciantes apoderados del manejo de las obras pías forman el juego de esta máquina, mueven todos los resortes, y tienen para todas sus ideas protectores condecorados, y lo peor es que los han logrado también en España, y así no hay que extrañar la decadencia de Filipinas, la cual subsistirá ínterin no vengan muchos sujetos de allá con fondos y resolución a fomentar esta preciosa porción del globo, que sólo espera las manos para rendir al hombre las inmensas riquezas de su terreno, a formar un nuevo Comercio y Consulado bajo otro pie que el que hoy tiene, pues componiéndose de más de cien vocales inexpertos en la Carrera, pobres miserables, es un laberinto cada Junta que ni ellos se entienden, ni es posible tengan acogida ni lugar las mejores máximas del mundo laborioso. De mis papeles impresos, de mis continuos desvelos y convencimientos hacia su propio bien, se ha hecho y se hace el mismo caso que si se hablase griego o asirio. No siento perder el trabajo tanto como el ver la inacción

y apocamiento de alma de estas gentes. Jamás se ha tratado de otra cosa que de confundir al gobierno de Filipinas con estratagemas y recursos impertinentes, declamar miserias para conseguir privilegios y gracias del amo, con total abandono de la agricultura y manufacturas y artes. Para apoyo de esta verdad basta la experiencia de dos siglos. Todo o casi todo lo tenemos en casa, nada logramos porque nada se emprende, y vivimos subyugados del extranjero que nos surte de lo necesario a nuestro Comercio y subsistencia. Esta infeliz constitución es la que clama al Rey para su pronto remedio y parte en solicitud de los sublimes pensamientos de V. E. de quien confío sabrá sacar a este piloto de los escollos en que está metido con muchas cartas órdenes del amo, que sirviéndome de norte, retire toda la interpretación a que son inclinadas estas gentes cuando no acomodan las cosas a sus fines particulares.

Dios guarde a V. E. muchos años. Manila, 10 mayo de 1780.