

COMERCIO Y CARGAZÓN EN EL GALEÓN DE MANILA: EL SANTO CRISTO

Trade and cargo in the Manila Galleons: the Santo Cristo

José Luis Caño Ortigosa
National Tsing Hua University, Taiwán

Yu Chung Lee
National Tsing Hua University, Taiwán

Resumen: Desde la década de 1990 no se realiza un balance o compendio de la nueva información que se ha obtenido sobre el sistema de cargazón del Galeón de Manila. Como tampoco se ha logrado establecer unas pautas concretas que expliquen con claridad el funcionamiento de ese sistema. Se propone aquí llevar a cabo ese trabajo, poniendo de relieve la información que realmente explica el sistema que la Corona implantó para cargar los barcos que hicieron la ruta del Pacífico entre los siglos xvi y xviii. Aunque ha sido un tema muy tratado, lo cierto es que la bibliografía existente evidencia carencias de datos y contradicciones entre autores. El ejemplo del Galeón *Santo Cristo* de 1726 servirá para ejemplificar documentalmente algunas de las afirmaciones vertidas en este trabajo.

Palabras clave: Galeón de Manila, carga, comercio, Filipinas.

Abstract: Since 1997 nothing has been published on the state of the issue that concerns our work. However, there have been several cases of relevant research in recent years that have discussed and furthered our knowledge of the trade of the Manila Galleons. The aim of this paper is to contribute to explaining the system that Spain set up for the trade with the Manila Galleons during the period between 1593 and 1785, and specifically regarding the cargo. This may seem to be a very well trodden area, but delving deeper into the bibliography it becomes evident that information is lacking, clichés are repeated, and contradictions between authors appear. The Galleon *Santo Cristo* of 1726 is used as an example in this article.

Keywords: Galleon, Manila, cargo, trade, Philippines.

Introducción

La última década está siendo muy fructífera en estudios históricos dedicados al Imperio español en Oriente, en general, y en Filipinas en particular. Como es lógico, el avance en el estudio del Galeón de Manila se convierte en algo fundamental en ese camino emprendido. No obstante, desde 1997 no se publica ningún estado de la cuestión sobre la actividad del Galeón, y son bastantes las investigaciones que en los últimos años han permitido adelantar su conocimiento. Se propone en estas líneas, por un lado, poner a disposición esa nueva información que ayude un poco más a explicar el sistema del Galeón en las fechas comprendidas entre 1593 y 1785, y más concretamente en lo referente a la cargazón. Lo cierto es que podría parecer un tema bien conocido, pero revisando la bibliografía existente, se evidencia que la información aún es escasa, que se repiten constantemente lugares comunes y existen algunas contradicciones entre autores. Lo cual extraña, debido al enorme interés que suscita el tema en la actualidad, como lo demuestra la importante exposición llevada a cabo en el Museo Naval de Madrid entre septiembre de 2016 y febrero de 2017 (Ferragut, 2016).

Es necesario precisar que utilizaremos para ejemplificar algunas afirmaciones el registro del buque *Santo Cristo*, que hizo la ruta de Cavite-Manila a Acapulco en 1726. Se trata de un navío que hasta el presente no ha sido utilizado en otros trabajos, aportando originalidad, aparte de que se encuadra plenamente dentro del objeto de estudio.¹ Su registro lo hemos podido encontrar en el Archivo General de Indias. Asimismo, ha sido necesario manejar otro tipo de fuentes, como las leyes que regulaban el comercio, informes que sobre él se hacía y algunos expedientes judiciales y de control que permitieron su fiscalización. Prácticamente todo ello se encuentra en el Archivo General de Indias, especialmente en la sección de Gobierno dedicada a Filipinas, así como en Escribanía.

Ya en 1989, Pedro Pérez Herrero indicó en el estado de la cuestión que publicó sobre este tema que el clásico estudio de Schurtz marcó un antes y un después en el conocimiento sobre el comercio que se estableció entre Asia, América y Europa a través del Galeón de Manila durante la Edad Moderna (Pérez Herrero, 1989: 445-457). Algo que García de los Arcos corroboró en 1997 y con lo que nosotros seguimos estando de acuerdo ahora. Desconocemos si se ha elaborado otra actualización de los datos, de manera específica, desde el estudio de este último autor, pero sí que se han publicado nuevas y valiosas aportaciones (García de los Arcos, 1997: 165-180).

Es bien sabido que esa ruta comercial se presenta como un tema fundamental para poder entender la colonia filipina. Es decir, para poder entender la Gobernación de Filipinas, como un territorio más de los que se englobaban en los

1. Archivo General de Indias (AGI), Filipinas, 232, Registro del navío *Santo Cristo*, Cavite, 26 de junio de 1726.

dominios de la Corona española, se debe comprender el funcionamiento del navío que los ponía en contacto. Porque, el éxito o el fracaso del viaje del Galeón determinaban, en gran medida, las condiciones de la colonia y de sus habitantes durante ese año (García-Abásolo, 2013: 11-22; Díaz-Trechuelo, 2001: 156).

Pero, sin duda, en un espacio como este es imposible abordar al completo el conocimiento que se tiene de todo lo referido al comercio del Galeón de Manila. En ese sentido, se pretende aquí poner énfasis en el avance producido en lo que se sabe, especialmente, sobre la cargazón en las naos. Asimismo, ver si las normativas eran realmente cumplidas o no y cuáles eran los grupos sociales implicados, de hecho y de derecho, en dicho comercio. Ya que los fardos que se cargaban, como el valor y el concepto que suponían, resultan fundamentales para entenderlo. Debe aclararse a este respecto que las órdenes dadas y las medidas para la cargazón de las naves no fueron siempre las mismas a lo largo del período colonial, razón por la que también ha resultado siempre difícil adquirir una comprensión precisa de su cuantía. Para delimitar bien el objeto de este trabajo, es preciso señalar que nos centraremos en la etapa comprendida entre 1593, momento en el que se establecen las primeras ordenanzas de largo recorrido para su regulación, y 1785, año de la creación de la Real Compañía de Filipinas, circunstancia que alteraría el panorama mercantil en el océano Pacífico. Un comercio que había sido exclusivo del Galeón, y que ya venía siendo amenazado por los navíos directos enviados desde Cádiz y por el Reglamento de Comercio Libre de 1778 (Díaz-Trechuelo, 1963: 464-465, 471).

Y es que aún es mucho lo que queda por esclarecer del contenido y el volumen real del comercio que, de mercancías asiáticas, se produjo entre Asia, América y Europa. Entre otras cosas, ofrecer series completas, en la medida de lo posible, de mercancías, en volumen, tipos y precios, y todo ello desglosado por barcos. No en vano, Pierre Chaunu ya puso en evidencia la bondad de los resultados en esta manera de trabajar, a pesar de la ardua labor y el complicado obstáculo que supone para la cuantificación la imposibilidad de unificar muchas de las medidas utilizadas (Chaunu, 1955, I: caps. II-V; García, 2000: 201-269)

Aparte, debe recordarse que para el pleno conocimiento de las mercancías transportadas también puede ayudar la utilización de otras fuentes muy poco empleadas hasta ahora en estas investigaciones, como los bienes de difuntos y los protocolos notariales.

1. Reflexiones acerca de algunos avances producidos en la historiografía del Galeón de Manila

Es obvio que se ha producido un avance en el conocimiento, siendo los aportes de Ruiz Gutiérrez, quizá, los últimos más destacados (Ruiz Gutiérrez, 2016). Pero también es obvio que se hace necesario continuar este camino. Desde luego son bien conocidas las mercancías que fueron más habituales (Morga, 1910: 216-220; Yuste López, 1984; 1992: 91-111; Valdés, 1987; Folch, 2013: 36). Pero

también es verdad que esta generalización está siendo criticada por diversos autores, que ven la necesidad de revisar los datos (Sales, 2000b: 631). Sin obviar que, además, son pocos los estudios que han podido determinar hasta hoy cantidades y géneros exactos para largos períodos de tiempo. Por si esto fuera poco, no resulta complicado encontrar discordancias entre los datos ofrecidos entre los autores entre sí como con los datos que conocemos de las fuentes de archivo consultadas.

No debe olvidarse tampoco que, en muchos casos, debido a la dificultad de encontrar otros datos válidos, se han venido analizando las cargas declaradas por los distintos funcionarios reales situados en los puertos, algo que los propios autores que las utilizan reconocen que representa un volumen y un valor mucho menor del real. Y sin obviar que, como sí se ha tenido en cuenta en los estudios del flujo mercantil del Atlántico, algunos barcos del Pacífico, distintos al Galeón, pudieron escapar al control de los libros de registro o no haberse conservado documentación. Sea como fuere, también es cierto que resulta muy difícil encontrar informaciones suficientes y seriadas que permitan una valoración más exacta de las mercancías cargadas al margen de la ley, por su propia naturaleza (García Bernal, 2000: 209). Pero creemos que no es imposible intentar hacer algunos balances.

A todo ello puede añadirse que algunas «mercancías» han sido contabilizadas en escasas ocasiones, como los esclavos asiáticos, que también significaban un valor de la carga (González, 1989: 525). Por eso averiguaciones como las de Ostwaldo Sales Colín, por citar alguno de los autores más recientes, sobre lo que se trasladaba únicamente en función de las necesidades administrativas y las tipologías de la cargazón, ayudan a dilucidar el movimiento de mercancías que se produjo por el océano Pacífico (Sales, 2000a). Tanto es así que Ardash Bonialian acaba de demostrar la importancia de parte del volumen del «comercio alternativo» al Galeón en el tráfico total entre Asia y la América meridional durante el período colonial, como por ejemplo el llevado a cabo por los franceses. Y, de hecho, el Pacífico aparece ahora como una pieza central de los grandes flujos comerciales (Ardash, 2012).

Una vez obtenidos todos los datos necesarios del volumen y del valor de las cargas, de las reales y de las declaradas, se hará necesario también un estudio de conjunto en el que se valoren las pérdidas que pudieron ocasionarse durante los trayectos, tanto por desaparición, destrozo, deterioro o apresamiento. En este sentido, a modo de ejemplo, fueron veintiséis los galeones de Manila desaparecidos y cuatro los capturados por enemigos (Porras, 1988: 32). Lo que marca, una vez más, la importancia de obtener, finalmente, los cálculos más certeros posibles acerca de la realidad que supuso este comercio de escala mundial, sus fluctuaciones y la posible influencia que ejercieron en él coyunturas como las guerras, la pérdida de embarcaciones, las visitas realizadas a ferias y a funcionarios, la mayor o menor disponibilidad de algunos géneros de mercancías, la polémica del libre comercio, los navíos y las flotas enviados a Filipinas como socorro de manera extraordinaria, etc.

Sirvan como datos reveladores dos de los aportados hace mucho tiempo. En ninguno de ellos se ha profundizado, excepto Díaz-Trechuelo, pero solo para un período de veinte años en el siglo xvii (Díaz-Trechuelo, 1980: 134-148). El primero afirma que en los primeros treinta años desde la fundación de Manila se registró la entrada en su puerto de seiscientos treinta juncos chinos, sin contar embarcaciones de procedencia distinta ni los que quedaran sin registrar (Bernal, 1966: 46). Una información refrendada por el primer arzobispo de Manila cuando refería en 1588 que eran alrededor de veinte o más los navíos que llegaban a Manila procedentes de China con las mercancías que luego se cargaban en el Galeón.² A este tenor, debe recordarse que algunas veces las embarcaciones se abordaban una vez que el Galeón se encontraba ya en alta mar.

El segundo dato, presentado por Schurtz hace casi un siglo, indica que solo unas pocas obras pías de Manila aportaron más de 8 millones de pesos entre 1734 y 1766 para inversiones en el comercio del Galeón. Y sin contar otros millonarios capitales que debieron invertirse durante ese mismo período de tiempo y que generarían otros proporcionalmente mayores. A lo que debe sumarse, finalmente, que a pesar de trabajos como el de Chaunu, entre otros, ni siquiera se tiene aún una cifra contrastada del número exacto de barcos que realizaron la travesía en ambos sentidos en aquel período de tiempo. Los autores que han elaborado listas completas de navíos únicamente lo han hecho para espacios de tiempo limitados y con documentación diferente. Por ejemplo, Chaunu lo hace para 1591 a 1622 basándose en las cuentas del almojarifazgo del Archivo de Indias, Sales Colín de 1626 a 1654 con documentación hacendística e institucional del Archivo General de la Nación de México, y Prieto Lucena, entre 1653 y 1663, a partir de Gobierno y Justicia del Archivo de Indias (Chaunu, 1976: 218-227; Prieto, 1984: 44; Sales, 2000b: 634; Schurtz, 1992: 171).

Como ya adelantábamos al principio, basta una revisión de la bibliografía para darnos cuenta de que aún faltan muchas conclusiones y hace más de veinte años que se viene demandando una revisión de las interpretaciones dadas sobre el comercio transpacífico en la modernidad (Pérez, 1989: 445-457; García de los Arcos, 1997: 165-180). Conclusiones de conjunto y datos para largos períodos de tiempo que permitan construir unas estadísticas más exactas y oportunas sobre el valor real de todo aquel intercambio de mercaderías de escala mundial. La importancia de saber el volumen y el valor reales de ese intercambio se ve, solo a modo de ejemplo, en el hecho de que aún se viene repitiendo como cliché la consideración de que Filipinas era una colonia deficitaria (Bauzon, 1981; Folch, 2013: 39; Bjork, 1998: 39). Algo que diversos estudios, como los de Luis Alonso Álvarez, han venido a desmentir. Así, se establecen tres etapas dentro de la Hacienda filipina, durante las cuales administraron recursos provenientes de todas las partidas fiscales posibles por valor de 100.000,

2. AGI, Filipinas, 74. Informe del obispo de Manila, Domingo de Salazar, Manila, 25 de junio de 1588.

470.000 y 950.000 pesos anuales, respectivamente (Alonso, 2009). A la vista de esas cifras, basta decir que son pocos quienes discuten que el valor de la mercancía del Galeón cuando volvía de Acapulco superaba ampliamente los 1,5 millones de pesos, pudiendo llegar hasta los 3 millones (Folch, 2013: 37). De esas cantidades llevadas a Manila, aproximadamente entre 150.000 y 225.000 pesos era lo correspondiente al situado anual mexicano, unas cifras tomadas entre 1653 y 1663 cuando en Filipinas se recaudaba en impuestos casi 500.000 pesos (Herrera, 2012: 157).

Por tanto, creemos necesaria la elaboración de nuevas estimaciones del metal americano que fluyó de América a las Islas de Poniente y de las mercancías que se pagaron con esa plata para el retorno. Y para ello, primero es obligado conocer cómo y cuánto se podía cargar en los navíos que hacían la ruta, para después poder cuestionar las fuentes y métodos de cálculo que se han utilizado hasta ahora. De esta forma podrán solucionarse después las dudas que generan las hasta ahora aceptadas crisis de ese comercio. En efecto, todo ello deberá ponerse en valoración de nuevo, toda vez que ya se ha demostrado una regularidad constante en los valores de la carga de los navíos enviados a Acapulco a lo largo de la segunda mitad del siglo xviii, aumentando incluso los márgenes de beneficio (Pérez Lecha, 2013: 197-214).

Razones todas ellas que hacen imprescindible resolver las discordancias, algo que ya han conseguido algunos autores pero para períodos limitados de tiempo, como el mencionado Pérez Lecha para 1785 a 1821, o Sales Colín para la primera mitad del siglo xvii (Pérez Lecha, 2013: 197-214; Sales, 2000b: 629-661). Como se va demostrando, las tesis asumidas hasta hace poco, como la decadencia de este tipo de tráfico en ciertos períodos de tiempo o el verdadero volumen y tipología de la cargazón, están siendo corregidas. Debe reinterpretarse la significación que Filipinas y el comercio con China tuvieron, para esas relaciones comerciales entre Asia y Europa, un reto que en parte ya ha sido emprendido por especialistas, aunque para otros tiempos y otros objetos de estudio (Elizalde, 2013: 409-443). Así pues, sirva este trabajo como avance en el conocimiento del modo en el que se cargaba el Galeón, como una pieza más que sirva para construir aquel mayor objetivo final.

2. Características generales de la cargazón del Galeón de Manila

Debe recordarse que desde el establecimiento de la ruta de retorno en 1565, los viajes del Galeón de Manila entre el archipiélago asiático y Nueva España fueron continuos a lo largo de dos siglos y medio. Pero en ese considerable lapso de tiempo las autoridades metropolitanas pusieron distintos límites al permiso concedido. La primera regulación se dictó en 1593 a través de una Real Cédula

la, en la que se establecían todos los detalles necesarios.³ Si bien se incentivó el comercio del puerto de Manila con las regiones circunvecinas para obtener las mercaderías anheladas en la metrópoli —fomento del comercio de las islas para garantizar su conservación y el privilegiar a sus vecinos para premiarlos y mantenerlos residiendo en tan lejanas tierras (García-Abásolo, 1976: 8-9)—, también era necesario regular el volumen del tráfico entre Filipinas y Nueva España para, de un lado, no amenazar el fomento y población de las islas y, por otro, que no representara una actividad contraria a los intereses de la Corona por la salida de metales preciosos hacia Asia.⁴ De esta forma, se ordenaron restricciones que evitaran esa salida excesiva de plata americana hacia Oriente, facilitando que llegara directamente a España.

Una de esas restricciones, y quizá de las más importantes por sus consecuencias sociales, fue la merced real que concedía a los vecinos del archipiélago, casi en exclusiva, el derecho a comerciar con Nueva España a través del Galeón de Manila. Junto con el situado mexicano fue la manera que la Corona encontró para mantener en las islas de Poniente unas condiciones con cierto atractivo para la emigración de colonos y de funcionarios.

Otro de los límites, recogido en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, y bien explicaba Álvarez de Abreu en el siglo xviii, fue la imposición de un tope de 250.000 pesos para las mercancías que debían partir de Manila y el doble en el viaje de regreso (Álvarez, 1736). Unos topes que, bien conocidos ya, evolucionaron en aumento. En 1702 se elevó a 300.000 pesos, a 500.000 en 1734 y a 750.000 en 1776, manteniendo la proporción del doble en plata a su retorno (Schurtz, 1992: 162). Si bien la documentación es muy clara, hay autores que equivocan estas cifras.

Debe señalarse que para el aumento del valor permitido no solo debieron tenerse en cuenta las crecientes necesidades del archipiélago, que habría que estudiar con detenimiento, sino también la constante inflación de los precios de los productos asiáticos que, entre 1734 y 1772, por ejemplo, fue, por término medio, de un 150% aproximadamente (Díaz-Trechuelo, 1963: 474-476).⁵ Topes que, como podemos comprobar en el buque *Santo Cristo*, los funcionarios se encargaban de hacer ver que se cumplían, registrando un total de algo más de 238.000 pesos. No obstante, a poco que se cuestione la documentación, también se verifica que solo sumaron alrededor de dos tercios de todas las partidas de mercancías consignadas por sus propietarios, 95 de un total de 144, desconociéndose el valor de las restantes.

Se cumpliera o no, tal medida restrictiva era producto de la lógica mercantilista de su tiempo, habida cuenta de que, y ya era alarmante a finales del siglo xviii, el comercio del Galeón era controlado por los comerciantes del consulado

3. AGI, Filipinas, 339, libro 2. Real Cédula, 11 de enero de 1593.

4. AGI, Filipinas, 27, Ordenanzas de la ciudad de Manila, número 10.

5. AGI, Filipinas, 967.

de México a pesar de ser los vecinos de Filipinas, quienes tenían el derecho de disfrutarlo (Yuste, 2007). Era obvio entonces que este comercio afectaba enormemente a los intereses de los cargadores de Sevilla y del tráfico atlántico en general, razón por lo que los mercaderes peninsulares denunciaron la situación en 1699. Ese mismo año, por ejemplo, se certificó que en el Galeón se habían cargado 6.754 piezas, cuyos propietarios eran «vecinos de México». Y dentro de los comerciantes mexicanos se engloban los de otras ciudades de ese virreinato, como Puebla (Díaz-Trechuelo, 2001: 197). Solo las partidas de los comerciantes de ciudad de México tenían un valor de 233.966 pesos, casi los 250.000 pesos totales que la ley permitía en ese momento. Pero lo realmente destacable es que los cargadores andaluces estimaban que había 1 millón de pesos más en mercancías de los mayoristas novohispanos, cargadas a nombre de testaferrros avecindados en Manila. Una práctica ilegal a la que había que sumar las partidas de plata que esos comerciantes mexicanos remitían a Filipinas en los navíos de permiso.

En 1723, por ejemplo, el Galeón llegaba a Acapulco con 6.135 piezas de carga que respondían a lo declarado solo por quince comisionistas que monopolizaban el cargamento y que eran asociados de los mexicanos. Algo que ya denunciaba el virrey Linares en un informe de 1712 aseverando que, siendo de 600.000 pesos el permiso que tenían, algunos años habían llegado, por valor de más de dos millones, fraudes que constan en expedientes completos de averiguaciones hechas al efecto,⁶ incluyendo las órdenes dadas al virrey para hacer cumplir lo dispuesto;⁷ cantidades que fueron aún mayores, pues a principios del siglo xvii el valor de la venta de productos asiáticos en México superaba los 5 millones de pesos. Por tanto, se incumplían dos normas básicas del ordenamiento, la primera que los dueños del comercio no eran vecinos de Filipinas y la segunda que la plata que salía de México era mucho mayor de la permitida, más del triple según el reglamento de 1702 (García-Abásolo, 2013: 17; Ardash, 2012). En 1715, el virrey condenó a todos esos comerciantes mexicanos que monopolizaban el tráfico con Filipinas, reconociendo que eran unos 500 el total de implicados.⁸ Unas cifras, todas ellas de comercio y de participación de mercaderes, que aún deben ser mejor definidas.

3. ¿Cómo se cargaba el Galeón? Las boletas y las mercaderías

Una vez visto el control que de este comercio se hacía desde Nueva España, se hace necesario explicar cómo fue posible que los mexicanos se apropiaran de él. Para ello debemos comprender cómo era el sistema de reparto de la mercan-

6. AGI, Filipinas, 205, núm. 1; Filipinas, 206, núm. 1.

7. AGI, Filipinas, 333, libros 11 y 12.

8. Archivo General de la Nación de México (AGNM), Indiferente Virreinal, caja 3843, expediente 28, f. 2.

cía en los galeones, a cuyo acceso solo debían tener derecho los vecinos filipinos. Este aspecto ha sido explicado hace unas décadas por el padre agustino Luis Merino quien, a su vez, también acudió para hacerlo al padre Zúñiga, de su misma orden (Merino, 1983: 50-51).

Son varios los autores que se han ocupado de aclarar esta cuestión, pero preferimos acudir a una de las primeras descripciones, es decir, a la realizada por el agustino Joaquín Martínez de Zúñiga a fines del siglo XVIII. Afirmaba que el comercio estaba vetado a los extranjeros, señalando que eran «los españoles» los que podían adquirir las boletas que daban derecho a un porcentaje del espacio de carga. Por tanto, es obvio que el elemento fundamental era el reparto que se hacía de esas boletas, es decir, a las unidades de volumen y el valor en pesos en los que se dividía el arqueo total de la embarcación. El total de boletas a repartir debía ser de cuatro mil, y cada una de ellas correspondía a una pieza de «a vara y cuarta de largo cada una, dos tercias de ancho y una de alto», que debía ser llenada con un fardo que no excediera de «125 pesos de principal» (Martínez, 1893: 267). Todo ello pensado para el ideal de una carga de tejidos, como la seda, no de otro tipo de enseres como tibores de porcelana u otros (Ruiz, 2013: 187).

Esa descripción exacta de la partición de la capacidad de carga se correspondía, obviamente, con la legislación de 1734 que marcaba un tope de valor máximo de 500.000 pesos en dirección a Acapulco. Pero no debe dejar de señalarse que, aunque la capacidad del barco tuviera que dividirse en cuatro mil piezas para su distribución, según el reglamento de 1720, al tener estas unas medidas aproximadas marcadas por ley se hacía inviable su observación, toda vez que fue normal el uso de galeones con capacidad para seis y siete mil piezas y, en algunos casos, de hasta doce y dieciocho mil (Folch, 2013: 37). Efectivamente, aunque los buques debían tener un arqueo de 500 toneladas, llegaron a hacer la ruta buques de hasta 1.700 y 2.000 toneladas, como el *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santísima Trinidad*, respectivamente (Schurtz, 1992: 164; García-Abásolo, 2013: 19).

La conjunción de varios factores, tales como el tamaño del barco, el tipo de mercancías que cargar, la inversión real de los cargadores cada año, el reparto de boletas, etc., determinaba que difícilmente se cuadrara la carga en las cuatro mil piezas establecidas por ley, como puede comprobarse en la certificación dada por el Tribunal de Cuentas de México en 1721 a partir de los diez últimos galeones que habían llegado.⁹ Y en cada barco, desde luego, iban más de las que se señalaban, y no solo por la corrupción, sino también porque existía una permisión generalizada por parte de las autoridades portuarias de ambos lados del océano para que los marineros llevaran un cofre extra. Estos cofres los colocaban en la cubierta y debían tener un valor no superior a 60 pesos que, lue-

9. AGI, Filipinas, 208, certificación del Tribunal de Cuentas de México de los diez últimos galeones de Filipinas y carga que han traído, México, 17 de mayo de 1721.

go en 1608, no solo se legalizó, sino que además se elevó a 100 pesos (Schurtz, 1992: 176).

Según Ardash, atendiendo a informes que hizo un capitán francés apresado, también se introducían muchas cajas más ocupando, incluso, espacios destinados al agua y alimentos necesarios para la travesía. De esta forma, se sabe que, en 1729, el Galeón intentó ingresar en Acapulco mercancías fuera de registro por valor de casi 250.000 pesos y en 1730 por más de 100.000. Por otro lado, obsérvese que en la descripción de las piezas hecha más arriba no se señala un límite de peso, si bien por un simple cálculo se comprendía que unas ocho boletas venían a corresponder a una tonelada. Así, las 300 toneladas permitidas hasta 1502 y las 500 toneladas desde esa fecha, se dividían entre las cuatro mil boletas permitidas.¹⁰

Ahora bien, se hace necesario saber cuáles eran los criterios teóricos a la hora del reparto de las boletas. En este punto aparecen ciertas discordancias entre las explicaciones de diferentes autores, por lo que intentaremos sintetizar lo que se sabe con seguridad. Lo primero que puede aseverarse es que, tras una primera y corta etapa en la que correspondió al gobernador la autoridad para llevarlo a cabo, fue la Junta de Repartimiento la que se hizo responsable hasta la constitución del consulado de comerciantes de Manila. Una responsabilidad que otorgaba un enorme poder, al hacerse cargo del reparto del principal recurso económico de aquella colonia. De hecho, en la primera etapa en la que era el gobernador el encargado ya se acumularon las protestas del cabildo y de los vecinos por la arbitrariedad con la que actuaba. Aún más cuando era en el cabildo donde los vecinos debían presentar sus memoriales y solicitud indicando el derecho que creían tener en el reparto según sus méritos y fortunas personales. En dicha junta, que cada año se conformó de distinta manera hasta su definición exacta en la década de 1620 y su ratificación en 1642, se reunían el gobernador, un oidor, un oficial real y un regidor. Luego se añadieron el arzobispo, el fiscal de la Audiencia y otro regidor más.¹¹ Ese poder se extendía también al derecho que tenían los regidores del ayuntamiento de ser, junto con los técnicos adecuados, quienes efectuaran el arqueamiento de los buques. La realidad es que era mucho el dinero que estaba en juego, y podía enriquecer a la persona de por vida. Resulta esclarecedor a este respecto el hecho de que no hubo un solo juicio de residencia a gobernadores durante todo el período colonial que no incluyera denuncias sobre fraudes de estos en las cargazones (Alva, 1997: 82-83, 90-91).

Declarar en provecho propio una medida menor de arqueo de la calculada realmente, por ejemplo, permitía al defraudador introducir justo la diferencia del volumen de mercancías manifestado y el real. Además, correspondía al cabildo

10. AGI, Filipinas, 204, núm. 1, Leyes de Indias, Ley 15, título 14, libro IX, Real Cédula, Madrid, 12 de agosto de 1702.

11. AGI, Filipinas, 340, Reales cédulas de 4 de junio de 1620 y 24 de octubre de 1642.

definir las medidas de los fardos que debían introducirse cada año para ajustarse a las piezas según las boletas repartidas. En este caso, el hecho de indicar unas medidas u otras afectaba directamente a la capacidad de carga de los particulares.

También es cierto que las distintas autoridades tenían señaladas un número de boletas como parte de sus emolumentos, y entre ellos estaban los cabildantes, que desde 1613 tenían adjudicadas ocho boletas para cada uno. También el resto de las autoridades políticas, judiciales, militares y eclesiásticas recibían sus propias boletas. Aparte, como es sabido, se les asignaban boletas a las obras pías, al consulado de mercaderes y a las viudas de militares. Sirva de ejemplo el hecho de que en el buque *Santo Cristo* consignaron mercancías nueve mujeres, seis por medio de apoderados y tres directamente. Por su parte, cargaron mercancías al menos siete eclesiásticos que acompañaron su nombre con su condición. Mientras que el gran grueso de cargadores, bien directamente o por medio de apoderados, tenían algo en común, ejercer cargos militares. En efecto, de 142 partidas de carga consignadas en esa embarcación, en 99 ocasiones son mencionados cargos castrenses, bien como cargadores directos o como apoderados de otros que también eran militares. Además, algunos eran cargadores directos, apoderados y poderdantes al mismo tiempo, como Domingo Antonio Otero Bermúdez. Aparecen almirantes, generales, sargentos mayores, alféreces y capitanes, destacando especialmente en número estos últimos. Solo hay una única ocasión en la que aparece mencionado un oidor de la Audiencia. Unos aspectos todos ellos que merecen investigaciones específicas, tanto para este mismo Galeón como para el resto en su conjunto.¹²

Debe añadirse que la normativa del Galeón redactada en 1593 estipulaba que el cabildo de la ciudad de Manila debía elegir delegados entre los vecinos, normalmente seis, para que acompañaran las mercancías hasta Acapulco y allí se hicieran cargo de administrarlas, venderlas y llevar de vuelta a Filipinas los beneficios obtenidos. La selección de delegados para gestionar las mercancías de los vecinos estaba pensada para evitar la actuación de agentes intermediarios, algo que vino denunciando recurrentemente el cabildo de la ciudad (Alva, 1997: 75).

No en vano, era para los vecinos para quienes estaba pensado que generara réditos el tráfico mercantil del Galeón, algo que quedó en evidencia y que no se producía. Como se acredita en las cartas del Cabildo de Manila (Merino, 1983: 54), lo normal fue que, a fines del siglo *xvi* e inicios del *xvii*, de los alrededor de trescientos vecinos con derecho a boleta, solo unos cincuenta estuvieran interesados en ellas.¹³ Pero a fines del siglo *xvii* ya superaban holgadamente los 150, llegando a ser hasta 340 (Alva, 1997: 96-97). En cualquier caso, todos los vecinos de las islas, por el hecho de serlo, tenían derecho a una parte de la reparti-

12. AGI, Filipinas, 338, l. 23.

13. AGI, Filipinas, 27, Cartas y expedientes del Cabildo de Manila.

ción del Galeón, y quizá aquí se encuentre el capítulo sustancial de las posibilidades de atesorar boletas por parte de unos pocos individuos con mayores recursos económicos, como los comerciantes de México. Porque, entre los vecinos con derecho a boleta, también había quienes no tenían recursos suficientes para invertir y quienes por cualquier razón no podían o no querían arriesgar sus capitales, asegurándose un ingreso vendiendo su derecho. Cuando en 1636 y 1638, el gobernador de Filipinas decidió que se enajenara una parte importante de las boletas de esos dos años, irregularmente por ser libres de costas para los vecinos, las puso a la venta por 50 y 20 pesos, respectivamente.¹⁴

En este sentido, cabe señalar que según Zúñiga, el precio de la boleta en el mercado de la calle solía estar entre los 80 y los 100 pesos a fines del siglo XVIII. Pero también es cierto que las circunstancias, como por ejemplo las guerras, permitían multiplicar considerablemente el precio de las mercancías, en proporción a la multiplicación de los riesgos. Entonces las boletas llegaban a pagarse hasta por 300 pesos. Mal negocio si el valor máximo a introducir por pieza estaba legislado en 125 pesos, lo que confirma que no era tal. Se estimaba el valor de la mercancía de cada pieza colocada en Acapulco entre 1.500 y 2.000 pesos, cantidad quizá algo exagerada por parte de esas autoridades, pero que marca el beneficio que podía obtenerse (Schurtz, 1992: 164). No en vano, en tanto que la plata en México estaba en relación con el oro a una proporción de doce a uno, en China era de cuatro a uno, por lo que la ganancia se multiplicaba por tres al comprar los géneros en Oriente. Es fácil entender entonces cómo se fue a Asia un tercio de toda la plata extraída de América.

Los 300 pesos en que podía venderse la boleta representaba una cantidad que, creemos, permitía vivir durante todo el año sin tener que trabajar. Esto era un problema, ya que beneficiaba la recompra de boletas y el acopio de ellas por unos pocos. Como otra de las premisas del reparto era tener caudal suficiente para cargar mercancías, esto permitió que en 1694, por ejemplo, se decidiera repartir únicamente a aquellos que tenían derecho por sus oficios y a los vecinos que tuvieran un capital evidente. Algo parecido ya se había hecho también en 1634, cuando se pusieron a disposición 433 piezas y un fardillo a 20 pesos la pieza (Alva, 1997: 83 y 93).

La posibilidad que casi siempre existió de revender las boletas contradecía la aplastante lógica utilizada por Luis Merino acerca de que, al aumentar la población de colonos, necesariamente se diluía el valor que correspondía de la boleta a cada vecino, toda vez que las informaciones del padre Martínez de Zúñiga son de fechas cercanas a la extinción del sistema del Galeón. Ahora bien, sí es cierto que las cantidades que podían conseguirse no compensaban el viaje y la instalación en unas tierras tan lejanas —razón por la que el estímulo que debía suponer ese beneficio no fue tal— sí compensaba, en cambio, viajar con un

14. AGI, Escribanía, 409C, Residencia de Sebastián Hurtado de Corcuera, capítulos puestos por la ciudad de Manila, 1644-1647.

capital de 50.000 a 70.000 pesos para invertir, como hacían los testafierros de los comerciantes mexicanos (Díaz-Trechuelo, 2001: 14-15).

Pero la acumulación por compra de boletas no era la única forma posible de acaparamiento. Así, si bien los regidores del Cabildo de Manila denunciaban estas prácticas de los comerciantes mexicanos, por otro lado callaban ante sus propias posibilidades. Pues, como se ha visto, los capitulares y sus allegados acumulaban un gran poder en el reparto de mercancías del Galeón, al participar de la junta de repartimiento y como responsables del arqueo. Pero no debemos olvidar que, además, tenían derecho a cierto número de boletas por el hecho de ser regidores, a las que había que sumar las que podían tener como vecinos acaudalados y las obtenidas por ejercer las labores de supervisión de la carga y de arrumar. Alva Rodríguez lo estimó en un 49% de la carga disponible una vez descontada la que pertenecía por derecho a los distintos beneficiarios, entre los que estaban ellos mismos también. En conclusión, los capitulares de Manila y sus allegados podían llegar a repartirse cada uno de 25 a 109 boletas, mientras que el resto de los vecinos accedía a un número situado entre 5 y 11, de media. La identificación, pues, entre el cabildo y el comercio del Galeón era considerable, de manera que en la segunda mitad del siglo XVII la mayoría de los regidores eran declaradamente comerciantes ligados al Galeón (Alva, 1997: 84-86, 89, 93-98) y, en palabras de Schurtz, ciudad y comercio eran la misma cosa (Schurtz, 1992: 162).

Sea como fuere, cada pieza de carga introducida en el barco de manera legal debía llevar puesto un sello que identificaba al propietario, y debía registrarse en los libros de contabilidad con el valor revisado y declarado. Algo que, como ya hemos adelantado más arriba, en el Galeón *Santo Cristo*, por ejemplo, solo se hizo en dos tercios más o menos de las partidas registradas legamente. En función de este registro se pagaban los derechos de la Corona en Manila y en Acapulco.

Sin duda, creemos que un adelanto significativo en los estudios sobre el Galeón de Manila se conseguirá cuando se realice un detenido y exhaustivo estudio de cada uno de los navíos que hicieron el viaje en un sentido y en otro del Pacífico. Esclarecer los registros conservados, que componen el cuerpo fundamental de la documentación relativa a este sistema mercantil, y hacer estadísticas completas de largos períodos de tiempo y del todo será la manera de conocer la significación real que tuvo en su conjunto. Ahora bien, todo investigador interesado en participar en este desafío comprobará rápidamente que el escollo principal lo constituye el problema metodológico y de cuantificación para llevarlo a cabo, tal y como se expuso al principio. La enorme variedad de mercancías, el desorden y cantidad de distintas unidades de medida consignadas incluso para una misma mercancía, el valor distinto de esa unidad dependiendo del momento y del puerto de registro, que un mismo producto pudiera señalarse en distintas medidas de capacidad, peso o longitud, así lo dificultan.

Sirvan de ejemplo los registros de cargas del navío *Santo Cristo*. Más de sesenta tipos de mercaderías componían la carga de ese buque —contando úni-

camente las destinadas al comercio y no las del abasto del barco—, y medidas en dieciséis unidades distintas. Los diferentes registros de un mismo tipo de mercancía introducida en el buque en distintas formas de medir, por un mismo comerciante o varios como propietarios o apoderados, en distintos días, y representando un importe desigual son un breve ejemplo de esta complicación. Por ejemplo, hemos localizado en este buque dos pequeñas partidas de carga exactamente iguales, de 78 medios elefantes y 280 piezas de pañuelos, consignadas por Juan Ignacio de Yriarte y Francisco Sánchez de Tagle, y ambas no coinciden en valor. En el *Santo Cristo* una mercancía habitual fueron los elefantes, y estos se medían de cinco maneras distintas, en piezas, medios, piezas de medios, unidades y varas. También, otros ejemplos que pueden ayudar a comprender tal complejidad son las sarazas, que se presentaban en cabos, corjas, piezas y unidades, o la seda, en cates, libras y picos. Ello obliga a todo investigador a hacer un considerable esfuerzo para unificar valores si es que, además, fuera siempre posible hacerlo, debido al desconocimiento que actualmente tenemos del valor o equivalencia de algunas unidades en desuso. Y aún hay una complicación más, tal es el registro de una misma mercancía distinguida por diferentes criterios de calidad, forma y material.

Todo trasladado al registro completo de un barco y, a su vez, a la de decenas de navíos en cientos de años puede dar una idea de la ardua labor que queda por hacer. Cada barco se constituye en un auténtico bazar donde la labor de relacionar todo se hace extremadamente compleja por la profusión con la que se consignaba cada fardo (Chaunu, 1955, I: 66-67; García Bernal, 2000: 221). Conseguir un criterio de homogeneización y reducción de esa variedad de mercancías y medidas, a fin de llegar a una explicación viable y comprensible, se convierte en un desafío metodológico complejo, necesario y aún por resolver.

Así, para el caso de las Flotas de Indias en el Atlántico, Chaunu tuvo que renunciar a la cuantificación exhaustiva de los buques que hacían la travesía de España a América por la enorme variedad y cantidad de mercaderías, centrándose en las del viaje de retorno, mucho más fáciles de cuantificar. Mientras, ante el mismo problema, Eufemio Lorenzo Sanz optó por analizar únicamente la cualificación sustancial, y García Bernal, que sí cuantificó exhaustivamente, lo hizo discriminando las embarcaciones de un único destino y para un limitado período de tiempo. Quizá, esas tres maneras de trabajar deban ponerse en funcionamiento para ir componiendo poco a poco el rompecabezas del comercio entre Asia y América en la modernidad, teniendo en cuenta que el estudio del Galeón debe resultar más fácil al ser muchos menos los buques totales en comparación con las flotas atlánticas y tener la ventaja de que también en el viaje de regreso a Filipinas, partiendo de Acapulco, la variedad de mercancías era muy inferior (Chaunu, 1955, VI: 98; Lorenzo, 1979, I: 427-469; García Bernal, 2000: 220-224).

Centrándonos en los tipos de mercancías, ya Humboldt identificó la variedad, calidad y riqueza del cargamento típico del Galeón llegado de Manila (Humboldt, 1966: 488). También, la magnífica relación de las mercancías registradas entre 1676 y 1684, o el libro de sobordo del Galeón *Nuestra Señora de Guía* de

1731.¹⁵ Sabemos que se incluían todo género de mercaderías exóticas y muy rentables, no solo chinas e indias, sino también de Filipinas, Borneo, Siam o Joló (Díaz-Trechuelo, 1963: 466-469). No obstante, no cabe duda de que la seda, la porcelana, las especias, la ropa de algodón, las fragancias, los labrados y las tallas de marfil y plata, muchas de ellas de carácter religioso, fueron las mercancías protagonistas del viaje de Manila a Acapulco durante la modernidad. Un intercambio mercantil en el que se incluyeron también precioso mobiliario, marfiles y biombos (Ruiz, 2013: 185-186; Baena, 2013: 215). En efecto, también todo tipo de enseres de carácter religioso destinados a edificios eclesiásticos inundaban el Galeón, dando cuenta fehaciente de la intervención activa de la Iglesia en este comercio, tanto como prestamista como buen cliente de artículos orientales (Folch, 2013: 45-46).

Por su parte, en el viaje de regreso a Manila, el grueso de la mercancía se ceñía, prácticamente, al metal precioso, pero no únicamente. Y lo mismo ocurrió con naves aprestadas de manera poco usual, que o bien salieron del puerto mexicano hacia otros puertos de Filipinas, como Cavite, o bien tuvieron que partir de forma extraordinaria por la falta del galeón que debía hacer la travesía. En todos los casos, la cargazón fue muy similar (Herrera, 2012: 151-167; 2013: 65-78). Sales Colín acertadamente ha dividido estas otras mercancías en dos grupos, las provenientes de Europa y las americanas. En el primer grupo destacan como es lógico por la política monopolística los artículos típicamente castellanos, como el vino, la harina de trigo, el aceite, el vinagre y el hilo, así como las armas de fuego de Vizcaya. Pero también hubo de exportarse a las islas de Poniente otros géneros que España no producía, como las lonas holandesas para el velamen de los barcos, las espadas y dagas alemanas, las resmas de papel de Génova, entre otros (Sales, 2000a: 153).

Por otro lado, algunos ventajosos productos propios de las haciendas, plantaciones y obrajes de América, esencialmente novohispanas, se hacían algo de hueco en el Galeón, pero nunca llegando a representar un valor muy significativo con respecto a la plata, que iba acuñada, en lingotes o labrada en ornamentos de todo tipo. Por su parte, el coste del apresto de víveres para el viaje podía superar con facilidad los 10.000 pesos de valor, como en el buque que hizo la travesía de Manila a Acapulco en 1730.¹⁶

Conclusiones

Atendiendo a lo que hemos estado diciendo a lo largo del presente estudio, entre 1,5 y 3 millones de pesos en plata era lo que, en principio, se calcula que de-

15. AGI, Escribanía, 411 A, ff. 270-411 y AGI, Filipinas, 208.

16. AGI, Filipinas, 533, Bastimentos del Galeón *Nuestra Señora de Guía y Santo Cristo de la Misericordia*, de 1730.

bía llevar en sus bodegas el navío de regreso a Manila (Jara, 1979: 61; Boxer, 1958: 170; Folch, 2013: 46-47). Y de toda esa mercancía, únicamente el 20% provenía de Europa: Filipinas fue mucho más una colonia de América, que de Europa (Sales, 2000b: 640; Chaunu, 1976: 25). A lo largo de la exposición se ha podido comprobar que, si bien estaba perfectamente legislado el volumen y valor de las cargas que debían transportar los galeones, lo cierto es que en cada ocasión se cargó en función de las circunstancias del momento. Estas iban desde el propio tamaño del barco hasta el interés que tuvieran los cargadores y el número de boletas que consiguiera cada uno de ellos, pasando por la disponibilidad y la demanda de los diferentes géneros a embarcar. Y todo condicionado, a su vez, por los intereses coyunturales de los verdaderos comerciantes que, en última instancia, controlaban este comercio desde México.

Si lo anterior ya hace difícil la cuantificación, también dificultan el trabajo dos factores fundamentales. Uno es la dificultad de conseguir averiguar las mercancías transportadas ilegalmente en esos barcos, entre las que se encontraban aquellas que ni siquiera eran embarcadas y desembarcadas en los mismos puertos de partida y destino. La otra es, sin duda, la complejidad que supone valorar en su conjunto las mercancías de los galeones, toda vez que aparecen consignadas en multitud de unidades de medida distintas y que, incluso, siendo las mismas, en cada momento tampoco significaban lo mismo ni en medida ni en importe. Igualmente, cabe recordar que las cuantías señaladas a las cargas anuales deben contextualizarse dentro de los procesos inflacionarios experimentados en el período de estudio, de manera que en cualquier comparación de unos tiempos con otros deberá tenerse en cuenta para llegar a conclusiones certeras.

También quedan por resolverse muchos aspectos poco o nada tratados, como valorar la participación femenina en este comercio, pues su presencia como cargadoras e inversionistas queda puesta de manifiesto. Asimismo, calibrar con exactitud, aparte del cabildo y sus regidores, la influencia de otras instituciones y funcionarios en esta actividad, tales como militares, eclesiásticos y ministros locales de Hacienda y de Justicia. Sin olvidar dimensionar un aspecto fundamental, el valor y la calidad del comercio llevado a cabo entre Filipinas y sus reinos y ciudades vecinas. Porque se trata de un referente necesario para saber cuánto de lo introducido en los galeones era importado y cuánto era producido en el propio archipiélago.

Sea como fuere, una vez todo lo visto, la mayoría de los autores sí coinciden con lo que ya le trasladaba un coetáneo al rey, esto es, que se creó una sociedad local que giraba en torno al comercio y la especulación, preocupada únicamente en sacar el máximo rendimiento posible a la posibilidad de carga y comercio del Galeón, y obviando el desarrollo de fuentes productivas propias en las islas. Así pues, sin duda, seguir ahondando en el estudio de las cargas de cada uno de aquellos barcos que hicieron la ruta del Pacífico en ambos sentidos permitirá una mejor comprensión de todos los agentes participantes en este más que destacado comercio transpacífico, así como de las mercancías que negociaban.

Bibliografía

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (2009). *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora/Universidad de La Coruña.
- ALVA RODRÍGUEZ, Inmaculada (1997). *Vida municipal en Manila (siglos XVI-XVII)*, Córdoba, Universidad de Córdoba.
- ÁLVAREZ DE ABREU, Antonio José (1736). *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias, a instancia de la ciudad de Manila, y demás de las islas Filipinas, sobre la forma en que se ha de hacer, y continuar el comercio, y contratación de los tejidos de China en Nueva España*, Madrid, Juan de Aritzia. Documento original consultado en la Biblioteca de la Universidad de Sevilla, Sevilla, España.
- ARDASH BONIALIAN, Mariano (2012). *El pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*. México: El Colegio de México.
- BAENA ZAPATERO, Alberto (2013). «Intercambios culturales y globalización a través del Galeón de Manila: Comercio y producción de biombos, siglos XVII-XVIII». En: BERNABEU, Salvador (ed.). *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad de Sevilla, págs. 213-245.
- BAUZON, Leslie (1981). *Deficit Government. Mexico and the Philippine Situado. 1606-1804*. Tokio: Press Company LTD.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.) (2013). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.
- BERNAL, Rafael (1966). «The Chinese Colony in Manila, 1570-1770». En: FÉLIX, A. (ed.). *The Chinese in the Philippines*. Manila: Solidaridad, págs. 40-66.
- BJORK, Katharine (1998). «The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interest and the Manila Trade, 1571-1815». *Journal of World History*, Honolulu, vol. 9, núm. 1, págs. 25-50.
- BOXER, C. R. (1958). «The Manila Galleon, 1565-1815: the Lure of Silk and Silver». *History Today*, Londres, vol. 8, págs. 538-547.
- CARRERA STAMPA, Manuel (1959). «La nao de China». *Historia Mexicana*, México, vol. 9, núm. 1, págs. 97-118.
- CHAUNU, Pierre (1955). *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. París: SEVPEN, t. 1.
- CHAUNU, Pierre (1976). *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII*. México: IMCE, págs. 218-227.
- COSANO MOYANO, José (1986). *Filipinas y su Real Hacienda (1750-1800)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes (1963). «El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII». *Revista de Indias*, Madrid, núm. 93-94, págs. 463-485.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: EEHA.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes (1980). «Relaciones en Oriente en la Edad Moderna. Veinte años de comercio entre Filipinas y China». En: TORRE VILLAR, E. (ed.). *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*. México: FCE, págs. 134-148.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes (2001). *Filipinas. La gran desconocida (1565-1898)*. Barañain: Universidad de Navarra.

- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores (2013). «El Galeón de Manila, visto desde el siglo XIX». En: BERNABÉU, S. y MARTÍNEZ, C. (coord.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Madrid: CSIC, págs. 409-443.
- FERRAGUT, Mariano Juan (2016). *El Galeón de Manila: la ruta española que unió tres continentes*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- FOLCH, Dolors (2013). «El Galeón de Manila». En: BRASO, C. (coord.). *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shangái: Biblioteca Miguel de Cervantes.
- GARCÍA-ABÁSULO, Antonio (1976). *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Don fray Juan de Arechederra y Tovar, obispo de la Nueva Segovia*, Granada, Universidad de Granada.
- GARCÍA-ABÁSULO, Antonio (2013). «Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila». En: LORENZANA, F. (ed.). *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura*. Llerena: Sociedad Extremeña de Historia, págs. 11-22.
- GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina (2000). «El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)». *Historia Mexicana*, México, vol. 50, núm. 2, págs. 201-269.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda (1997). «El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión». En: YUSTE, C. (coord.). *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México: INAH, págs. 165-180.
- GONZÁLEZ CLAVERÁN, Virginia (1989). «Un documento colonial sobre esclavos asiáticos». *Historia Mexicana*, vol. 38, núm. 3, México, págs. 523-532.
- HERRERA REVIRIEGO, José Miguel (2012). «El Galeón de Manila San Damián (1661-1662): estructuración y organización de un galeón en el Pacífico mexicano». *Fòrum de Recerca*, Castellón de la Plana, núm. 17, págs. 151-164.
- HERRERA REVIRIEGO, José Miguel (2013). «La organización de los galeones de Manila en Acapulco vista a través de la estructuración de la nao San Telmo». En: LORENZANA, F. (ed.). *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura*. Llerena: Sociedad Extremeña de Historia, págs. 65-78.
- JARA, Álvaro (1979). «Las conexiones e intercambios americanos en el Oriente bajo el marco imperial español». En: ORREGO, F. y ECHEVERRÍA, G. (ed.). *La comunidad del Pacífico en perspectiva*. Santiago de Chile: Universidad de Chile, vol. 1, págs. 35-72.
- LORENTE RODRIGÁNEZ, Luis (1944). «El Galeón de Manila». *Revista de Indias*, Madrid, núm. 15, págs. 105-120.
- LORENZO SANZ, Eufemio (1979). *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Diputación Provincial.
- MARTÍNEZ DE ZÚÑIGA, Joaquín (1893). *Estadismo de las islas Filipinas, o mis viajes por este país*. Madrid: Imprenta de la viuda de Vinuesa de los Ríos.
- MERINO, Luis (OSA) (1983). *El cabildo secular: aspectos fundacionales y administrativos*. Manila: The Intramuros Administration.
- MORGA, Antonio de (1910). *Sucesos de las islas Filipinas*. Madrid: Retana.
- PÉREZ HERRERO, Pedro (1989). «El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América (el estado de la cuestión)». En: SOLANO, F.; RODAO, F. y TOGORES, L. (eds.). *El Extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: Metodología y estado de la cuestión*. Madrid: ACI-CEH/CSIC, págs. 445-457.
- PÉREZ LECHA, Manuel (2013). «Una revisión del período final del Galeón de Manila, 1785-1821». *Fòrum de Recerca*, Castellón de la Plana, núm. 18, págs. 197-214.

- PORRAS, José Luis (1988). «El Galeón de Manila». En: RODAO, F. (ed.). *Estudios sobre el Pacífico*. Madrid: Asociación Española de Estudios del Pacífico, págs. 31-40.
- PRIETO LUCENA, Ana María (1984). *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663*. Sevilla: EEHA.
- RUIZ GUTIÉRREZ, Ana (2013). «Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China». En: BERNABÉU, S. (ed.). *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad de Sevilla, págs. 183-212.
- RUIZ GUTIÉRREZ, Ana (2016). *El Galeón de Manila (1565-1815): Intercambios culturales*. Granada: Alhulia, Universidad de Granada.
- SALES COLÍN, Ostwaldo (2000a). *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. Madrid: Plaza y Valdes.
- SALES COLÍN, Ostwaldo (2000b). «Las cargazones del galeón de la Carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII». *Revista de Historia Económica*, Madrid, año XVIII, núm. 3, págs. 629-661.
- SCHURTZ, William Lytle (1992). *El Galeón de Manila*. Madrid: Cultura Hispánica.
- SOLANO, Francisco; RODAO, Florentino y TOGORES, Luis (ed.). (1989). *El Extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: Metodología y estado de la cuestión*. Madrid: ACI-CEH/CSIC.
- VALDÉS LAKOWSKY, Vera (1987). *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-168*. México: FCE.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen (1984). *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-178*. México: INAH.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen (1992). «El Galeón y la economía colonial». En: *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno del Estado de Guerrero, págs. 91-111.
- YUSTE LÓPEZ, Carmen (2007). *Emporios transpacíficos Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. México: IIH-UNAM.

Fecha de recepción: 11 de abril de 2017

Fecha de aceptación: 7 de junio de 2017

Fecha de publicación: 2 de mayo de 2018