

# EL RAMO DE FILIPINAS EN EL ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

*Beatriz ARTEAGA*  
*Archivo General de la Nación*

*María del Carmen VELAZQUEZ*  
*El Colegio de México*

EL RAMO DE FILIPINAS en el Archivo General de la Nación de la Ciudad de México, consta de sesenta y tres volúmenes; cada uno de ellos de más o menos 350 a 450 hojas o folios. Hay un índice o guía del Ramo formado con los resúmenes de cada uno de los expedientes que forman cada tomo. Todos los papeles que se recogieron en este Ramo o colección proceden del siglo XVIII y van de 1718 a la época de la guerra de independencia. Los documentos de fecha más cercana a nuestros días son de los años 1817 y 1818.

Los temas que pueden estudiarse con esta documentación son muy variados: desde la organización administrativa hasta las influencias orientales que se han señalado en la sociedad novohispana.

Los virreyes de la Nueva España fueron los encargados de hacer cumplir las órdenes de los monarcas, relativas a las islas Filipinas. Los funcionarios de la Real Hacienda y los fiscales tramitaban lo dispuesto por la metrópoli. En el Real de Acuerdo de México se dictaminaba sobre pleitos y controversias de comerciantes y autoridades filipinas. Los oficiales reales de Acapulco y de la capital verificaban los embarques de mercancías, recaudaban los impuestos, reunían los situados, mandaban las dotaciones para los soldados y el clero en Filipinas y se encargaban de ajustar la paga y los alcances de todos los que iban y venían a las islas. Todas estas tareas, de las cuales estaban encargados los mismos funcionarios mayores y menores que administraban los negocios de la Nueva España, eran ejecutados por ellos en su calidad de miembros de la gran organización administrativa imperial.

La impresión que queda después de revisar este Ramo es de que los personajes que tenían en sus manos el gobierno

y el comercio de Filipinas formaban un grupo especial de la sociedad colonial. Constituían una especie de gremio de individuos pertenecientes a familias privilegiadas de mucha riqueza e influencia. Solamente por la concentración de experiencias y de fortunas y con el amparo del favor real pudieron vencerse las numerosísimas dificultades que resultaron de la posesión de esas islas y del comercio con el Oriente.

Saltan a la vista en los documentos los relatos de las peripecias, los trastornos, las vicisitudes de la navegación transpacífica. Por ejemplo: después de 1743, año en que Jorge Anson apresó el patache *Nuestra Señora de Covadonga* a la salida de Cavite, los funcionarios y comerciantes, tanto de Manila como de Nueva España, quedaron tan temerosos de nuevos ataques y pérdidas que suspendieron el envío del galeón *Rosario*. Sólo se atrevieron a enviar un patache llamado *Santo Domingo*, "endebled y chico", de 250 toneladas, al mando del capitán y maestre don Pablo Francisco Gutiérrez de Cosío con los cajones de la correspondencia oficial y las cajas particulares de mercancías de marineros, artilleros y grumetes a quienes casi siempre se les permitía traer pequeñas cantidades de mercancía como medio de compensar la corta paga de que disfrutaban. El viaje duró seis meses (del 5 de agosto de 1745, que empezó el patache de Cavite, al 20 de febrero de 1746 que arribó a Matanchel). El capitán tuvo que capear dos fuertes temporales y afortunadamente no perdió muchos pasajeros. Se refugió en Matanchel, que no era puerto a donde se le esperaba y a donde no llegaban regularmente las naos d Filipinas, por temor de que cerca de Acapulco o en la bahía misma de este puerto lo estuvieran esperando naves enemigas. Hubo que esperar a recibir informes de los alcaldes mayores de muchas poblaciones de la costa del Pacífico, desde Guatemala hasta Matachel para que por fin pudiera llegar a Acapulco para las faenas de carena y reparación general.

Los muchos documentos que aún se conservan en este Ramo y en algunos otros del Archivo, son indicio de los múltiples trámites que se necesitaba llevar a cabo para que la navegación pudiera efectuarse. Además de cumplir con muchos requisitos administrativos, había que surtir de medicinas, papel y plumas, al navío, entre otras cosas. Por lo regular estos objetos venían de España. Luego habían que recoger el jamón, el queso y el dulce para alimentar a los viajeros durante la travesía, distribuir el alojamiento a gusto de todos, acomodar la carga de los diversos dueños. Siempre había retraso en la salida del galeón tanto en Cavite para Acapulco,

como de este puerto para Cavite porque los preparativos eran muchos y había que conciliar variados intereses. No es de extrañar, por tanto, que en el Ramo de *Marina* se encuentren papeles con órdenes terminantes para los capitanes de los galeones para que inicien precisamente el día fijado la travesía transpacífica.

Cada viaje del galeón suponía nuevos nombramientos y reclutación de la tripulación. A principios del siglo xviii se usan todavía palabras de sabor medieval para designar determinados empleos, como el de maestre de platas —que según el *Diccionario de la lengua castellana* (1873) era “la segunda persona del navío, a quien toca su gobierno después del capitán, y cuida de lo económico de él, dar cuenta de todo lo que se carga y descarga y de los fletes de los pasajeros”— o condestable. Había también entonces una “encomendero”. Esta palabra no designaba al individuo que percibía el tributo de los indios por gracia del rey, sino al personaje al que se le encomendaban las mercancías que traía la nao para que las cuidara durante la travesía. Parece que en el siglo xviii esta misma función la efectuaba el “compromisario”.

Los papeles que tratan de los individuos que formaban la tripulación de las naos filipinas son numerosos. En el virreinato de Nueva España se reclutaban a los que debían formar las guarniciones de las fortalezas de las islas Filipinas y de las Marianas. En el siglo xviii, debido a las guerras entre Francia e Inglaterra por la posesión de colonias americanas y asiáticas, España ordenó en 1774, 1776 y 1778 que se enviaran fuertes contingentes de Nueva España a Filipinas para protegerse en Asia de sus rivales europeos. A ellas se enviaban también delincuentes y malhechores e individuos de mala conducta: “vagos y mal entretenidos” que eran desterrados de las varias colonias a petición de sus familiares o de la autoridad. Unas veces la madre o la esposa se apiadaban y pedían clemencia para su deudo, otras lo solicitaban vengativamente.

Hay también referencias del paso de comerciantes o funcionarios que venían de las islas, llegaban a Acapulco, pasaban por México y luego salían por Veracruz rumbo a España. También del paso por Acapulco de personajes importantes como el del que fue fiscal en México y visitador general del Perú, don José Antonio de Areche, quien a su paso por Acapulco, después de observar lo que allí sucedió envió informes al virrey para ponerlo al tanto de la situación real del puerto y para sugerirle mejoras y reformas. Algunos nombres de los

individuos mencionados en los papeles son ya familiares para el estudiante de la historia colonial, como el de Fabián de Fonseca, intendente de la Provincia de Yloylo en Filipinas, o el de don Bruno de Hezeta, capitán al mando de la fragata *San Joseph* que llegó de Filipinas a Acapulco en 1776, o el de don Alejandro Malespina que en su viaje de circunnavegación pasó por Acapulco (1792).

La información sobre los religiosos y el clero secular es también abundante. El arzobispo de Manila y los obispos sufragáneos se entendían para las cuestiones administrativas con el virrey de Nueva España. Estaba dispuesto que de este reino se enviaran los socorros para los dignatarios, párrocos y otros eclesiásticos residentes en Filipinas.

Los religiosos franciscanos tuvieron un hospital en San Agustín de las Cuevas en donde se reunían los misioneros que luego partirían para Filipinas. Esta casa pertenecía a la Provincia de San Gregorio de Filipinas y a ella llegaban también los franciscanos procedentes de las islas. Cada vez que alguno de los misioneros hacía el viaje, el virrey tenía que disponer que se le pagara al capitán de la nao su pasaje y se le diera el real de ración que debía percibir por la manutención del religioso mientras estuviera a bordo. Esos pasajes costaban bien caro al rey, pues en el siglo XVIII pagaba trescientos pesos por el transporte de cada religioso. Por eso, muchas veces, los religiosos eran nombrados capellanes de la nao. De esa manera formaban parte de la tripulación y el rey se ahorrraba un pasaje.

Un volumen del Ramo *Californias*, el número 26, lleva por título "Reales Cédulas y Órdenes dirigidas a los Excmos. Sres. Virreyes y Religiosos de la Compa., Sto. Domingo y Sn. Agustín sobre el gobierno de las Misiones de California". Los documentos que contiene este volumen abarcan los tres siglos de la época colonial. Aunque en el título se menciona a religiosos de otras órdenes casi todos los documentos son relativos a las misiones de los jesuitas. Es grandemente ilustrativa la lectura del índice de asuntos de estos documentos, pues el lector, de pronto, se da cuenta de cuan rápidamente se situaron los jesuitas a lo largo de las nuevas vías de comunicación mundiales. Una vez establecidos en México, en 1572 y poco después en Filipinas, empiezan a ocupar los puntos intermedios. Primero van hacia Sinaloa, luego se establecen en las islas Marianas y ya a fines del siglo XVII han iniciado la conquista de las Californias. Las reales órdenes de fines del siglo XVII revelan el apoyo y la protección de que entonces gozaban los jesuitas. En 1707 el rey ordena perentoria-

mente al virrey de Nueva España que pague con toda puntualidad lo que se les deba atrasado a las misiones de la Compañía de Jesús. Hay que recordar en relación con los jesuitas que es por esta vía por la que llegaron al Japón los que habrían de ser mártires de la evangelización.

Una revisión superficial de los volúmenes del Ramo de *Filipinas* no es suficiente para entender la economía de esta famosa línea de navegación establecida entre dos colonias del imperio español, ni de sus repercusiones en la economía de Nueva España. Sí puede saberse desde luego que de esta colonia se enviaban los situados a Filipinas. Esto es, dinero, plata especialmente, para pagar a los funcionarios, a los militares de las fortalezas y al clero secular. Pero también llevaban los galeones plata o caudales de individuos del comercio de Filipinas y plata de las órdenes religiosas. Es fácil saber también que de las islas Filipinas traían mercancías valiosas y hay muchas reales cédulas que fijan el monto de lo que podía cargar el galeón. En 1760 estaban autorizados quinientos mil pesos de efectos del Oriente y podían llevar de México los comerciantes un millón de pesos. Pero es bien sabido que, además de las mercancías permitidas se comerciaba con otras muchas ilegalmente. Los pleitos entre los capitanes de los navíos y los comerciantes de Manila revelan las irregularidades de los embarques y las ganancias ilícitas de los capitanes. El monto de las mercancías de que se apoderaron los ingleses cuando capturaron a la *Santísima Trinidad* era de más de dos millones de pesos. También requiere cuidadoso estudio el papel del capitán de la nao. Éste recibía un sueldo por cada travesía. En 1754 el rey concedía al capitán del navío por todo su sueldo, en cada viaje, 4 125 pesos. Pero también traía el capitán a México, otras mercancías tanto de su pertenencia como de propiedad de comerciantes de Manila.

CON EL ESTUDIO DE LOS DOCUMENTOS podría llegarse a saber asimismo a quiénes pertenecían los navíos. Unos eran del rey, los que formaban la escuadra de la Mar del Sur, pero otros eran de particulares. Generalmente los galeones fueron construidos en el Oriente, se mencionan algunos del reino de Siam. A veces el rey compró los patches a los comerciantes de Manila para enviarlos a alguna misión urgente.

A la llegada del galeón a Acapulco los oficiales reales se apoderaban de toda la mercancía y no la repartían sino hasta que sus dueños o los representantes de éstas, hubieran satisfecho los derechos del rey. La descarga duraba varios

días y era vigilada muy de cerca por los oficiales reales, el castellano de la fortaleza de Acapulco, el capitán de la nao y los comerciantes. Hasta que no hubieran llegado a un acuerdo sobre el pago de los derechos podían los comerciantes sacar sus efectos a la venta y con ello iniciar la feria. En ocasiones los que venían de Filipinas pedían permiso de transportar su mercancía a la capital, porque en ella podían vender sus efectos con mayor ganancia. Unas veces lo permitía el virrey, otras no. Las formas cómo se comerciaba y la contabilidad de todas las transacciones del comercio de Manila son ya ajenas a nuestra época y requiere un adiestramiento especial entender su funcionamiento.

Por otra parte el estudio de los documentos de este Ramo de *Filipinas* y de otros volúmenes que tienen expedientes relativos a las Filipinas permiten una visión más amplia de la historia mexicana en su periodo colonial. Es muy posible que las comunicaciones que se establecieron con otras colonias del imperio español hayan dado carácter cosmopolita a la sociedad novohispana. Si es así a ello contribuyó poderosamente la conexión con las islas Filipinas. El paso de individuos de una colonia a otra ha dejado una huella que aún no ha sido precisada.

Independientemente de los comerciantes que, teniendo sus negocios en Filipinas, se radicaban en la Nueva España están los funcionarios que sirvieron en las dos colonias. Hay mención de varios gobernadores y capitanes generales de las islas que vivieron en México: Manuel de León (1617), Gabriel de Curuzelaegui (1683), Fausto Cruzat y Góngora (1697), Fernando Bustamante Bustillos y Rueda (1716), Gaspar de la Torre (1741), Francisco Joseph de Ovando (1745), Pedro Manuel de Arandia y Santestevan (1754), Juan Manuel de la Torre (1760), José Raón (1763), Simón de Anda Salazar (1774), Félix Berenguer de Marquina (1799). Con la lectura cuidadosa de los documentos seguramente se podría completar la lista de los gobernadores y las fechas de sus mandos.

Una historia completa de los navios que atravesaron de ida y vuelta el Pacífico en el siglo XVIII también podría hacerse con los datos de estos documentos. Se menciona, en 1720 al galeón la *Sacra Familia*, surto en Acapulco. En él llegó de Manila, ya muy enfermo y para morir, el Gobernador de las Islas don Fernando Manuel de Bustillo Bustamante y Rueda con 500 000 pesos que luego le recogieron los oficiales reales. En un patache que arribó poco después venía su sobrino el general Gregorio Alejandro Bustillos y Bustamante, heredero que fue de los negocios del tío. En 1745

llegó a Matanchel el patache *Santo Domingo*, al que ya nos hemos referido. La anomalía de su llegada dio ocasión para que su capitán hiciera un bonito plano de Matanchel, en el que se ven las mercancías protegidas por los cañones del barco y en una esquina el dibujo del patache. Hay muchos documentos que se refieren al famoso galeón la *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*, el que en 1762 fue apresado por los ingleses, repleto de mercancías y que terminó sus días varado en el puerto de Plymouth. A mediados del siglo los navios se designan con el nombre de fragatas, se va perdiendo el nombre galeón. Son de esta época *Nuestra Señora del Rosario* y *San Juan Bautista*, alias *el Filipino*, que hizo viajes de Manila a Acapulco en 1759 y 1762, por lo menos. Luego, en 1765 se menciona a la fragata *San Joseph de Gracia*, que cruzó el Pacífico muchas veces, en 1765, 1771, 1774, 1776, 1779, 1781, y la fragata *San Pedro el Caviteño*. A fines del siglo parece que el navio más importante fue el que llamaban *San Fernando Magallanes*, uno de los últimos que entró al puerto de Acapulco en el siglo XIX.

Muchos navios procedentes de Guayaquil, el Callao y hasta de Valparaíso llegaban a Acapulco en espera de la nao de Filipinas. Traían principalmente cacao a Nueva España y se llevaban tabaco y mercancías orientales a la América del Sur. Hay mención de las fragatas peruleras *Nuestra Señora del Rosario* alias *la Perla Chilena*, *Nuestra Señora de Balvanera*, *la Santa Ana*, *Nuestra Señora del Carmen* alias *el Valdiviano* y del paquevot *Santo Cristo de Burgos*.

Aunque en los documentos mencionan repetidas veces el "viaje anual" de la nao, en realidad hubo muchos años que no llegó ninguna y otros, en cambio, en que llegaron dos. Es ya sabido que en cuanto arribaba la nao a Acapulco, o antes, desde que era avistada por las costas de Baja California, el virrey se comunicaba con los oficiales reales de Veracruz, Guadalajara, Antequera y Puebla avisándoles que la nao ya estaba por llegar, para que los comerciantes de esos lugares quedaran avisados y pudieran, oportunamente trasladarse a Acapulco a participar en la feria de las mercancías orientales. Después los comerciantes mayoristas distribuían sus mercancías por toda la Nueva España. Otros efectos salían por Veracruz para Europa.

Algo se puede saber de la historia de Filipinas a través de los documentos que se conservan en este Ramo. Los continuos ataques de los moros a las posesiones españolas de allá, algunas descripciones de las provincias filipinas, sucesos extraordinarios, como la erupción del volcán de Taal, en

1754. En la descripción de este suceso que el gobernador de Filipinas envió al Virrey de Nueva España incluyó un preciso dibujo en el que se ve el volcán, en medio de la laguna de Bombong, en plena erupción. También revelan los documentos los movimientos de barcos en las costas asiáticas y la presencia de ingleses, irlandeses y franceses en aquellas regiones. Noticias de sucesos bien conocidos, como el viaje del capitán Cook, llegaron a México por la vía de Filipinas.

El paso de orientales a la Nueva España y de mexicanos a las Filipinas que muchos historiadores sospechan, pero que requiere aún muchos estudios especiales terminó por lo que a la documentación de la época colonial se refiere con un grato episodio: niños mexicanos fueron llevados a Filipinas para inocular con el virus de las viruelas a los niños filipinos. Muchos de estos mexicanos, ya jóvenes volvieron a su patria después de cumplir con esta misión de hermandad universal.

Causas de muy variado orden, produjeron quizá el fin de las conexiones entre México y Manila. La fundación de la Compañía de Filipinas, en 1785, ya supuso la escisión de los intereses del rey y de los comerciantes de Manila. Luego la filosofía liberal con su grito de "libre comercio" y las guerras napoleónicas completaron la quiebra del lucrativo tráfico con el Oriente. En 1816 se leyó en México un *Bando* por el cual el rey concedía a sus súbditos el libre comercio con las Filipinas. Los mercaderes mexicanos hubieran podido aprovechar esta franquicia, pero fue precisamente en Acapulco y en las regiones circunvecinas en donde la guerra de independencia prendió con más fuerza. En el Ramo de *Historia* están los documentos que tratan de la toma de Acapulco por Morelos y de los perjuicios que este suceso causó al comercio filipino. En general, para la historia del siglo XIX habría que averiguar cuáles eran las perspectivas de mexicanos y filipinos. Un caso interesante de la nueva actitud ideológica es el del filipino Ramón Fabié, antiguo alumno de la Escuela de Minería, quien atacó junto con Hidalgo la alhóndiga de Granaditas, por lo que fue fusilado por Calleja en noviembre de 1810.

La consulta del Ramo de *Filipinas* lleva al lector a muchos otros Ramos del Archivo, especialmente al de *Marina* en donde muchísimos volúmenes dan cuenta de los movimientos de embarcaciones; al de *Reales Cédulas* y aun a algunos que se creería que no tienen conexión con las Islas como el volumen 132 de *Minas* en donde está una orden sobre remisión de cobre y estaño para Filipinas.