

LA NAO DE LA CHINA

Manuel CARRERA STAMPA

RUTA DE GRAN ABOLONGO entre las rutas transoceánicas comerciales de la época moderna fue la de Acapulco a Manila y viceversa, travesía de larga duración, llena de peligros, sobresaltos y penalidades, la ruta más antigua a través de la inmensidad del Pacífico, única durante doscientos cuarenta años entre América y Asia, espina dorsal, junto con las rutas comerciales atlánticas, del vasto Imperio español. Merced a ella, España enseñoreó en lugares muy apartados de la metrópoli; ocupó un sitio preponderante dentro del comercio asiático, y la Nueva España, su colonia preferida, nutrió, amplió y fortificó gracias a ella su comercio interno e intercontinental.

ITINERARIO O RUTA DE IDA DE LA NAO

Descubierto el Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa el 26 de septiembre de 1513, innumerables viajes a cuál más intrépido y arriesgado se sucedieron con la mira de comunicarse con las deseadas "islas de especiería", esto es, con Timor, con el Archipiélago de la Sonda en Malasia.

En uno de esos viajes, Ruy López de Villalobos, hacia 1542-1543, tomó posesión, a nombre de la Corona Española, de un grupo de islas, que primitivamente denominó *Cesarea Caroli*. Más tarde llamó Filipina a la actual isla de Leyte, en obsequio del príncipe don Felipe, heredero de la Corona de España. Pasado el tiempo el nombre de Filipinas se hizo extensivo a la agrupación de islas. El célebre navegante Magallanes las había visitado desde hacía 20 años, encontrando allí la muerte en un artero ataque de los nativos. La conquista y colonización de parte de las islas, al menos, fue obra de Antonio López de Legaspi, que partiendo de la Nueva España llegó a ellas en 1565 y fundó San Miguel como capital. A partir del 3 de octubre de 1565, cuando entró en Acapulco el primer galeón, al mando de fray Andrés de Urdaneta, el

camino del Poniente estaba escriturado, y formada la ruta para el comercio con Asia.

En 1571 se fundó Manila como capital, sobre la costa occidental de la isla de Luzón, la más grande del Archipiélago. A dieciocho kilómetros de distancia de la capital se estableció Cavite, defendido por el fuerte o castillo de San Felipe. Allí se carenaban y abastecían los navios. Era Cavite el punto inicial de partida para la Nueva España.

Durante los primeros veinte años, después de la toma de posesión de las Islas por los españoles, se concedió franca libertad para el comercio. Varias flotas salieron de España rumbo a las Islas pasando por el estrecho de Magallanes, pero esta dilatadísima ruta se restringió y llegó a desaparecer, debido a los grandes azares de la navegación por tan dilatada y penosa travesía.

Si en un principio el intercambio comercial entre la Nueva España y Filipinas fue escaso, más tarde llegó a tener una importancia excepcional para ambos continentes. A partir de 1576 se empezó a reglamentar el trato con el Extremo Oriente (que para nosotros, propiamente, sería el Extremo Occidente). Numerosas son las disposiciones que se sucedieron en lo que restó del siglo xvi y en los siglos posteriores, para reglamentar el tráfico, y numerosos también los azares por los que atravesó a la largo de toda la época colonial.

Por real cédula de 14 de abril de 1579, se ordenó que un galeón partiera del Callao, Panamá, Sonsonate, Puerto de Navidad u otro puerto de las Indias rumbo al Archipiélago. Pero el 11 de noviembre de 1581 se prohibió el tráfico directo entre las Islas y Sudamérica, impidiendo que pasara ropa a Tierra Firme y al Perú.

A partir de esa cédula, ratificada por la resolución real de 19 de febrero, y de nuevo por la de 1^o de junio de 1599, el galeón debía salir exclusivamente de Acapulco, aprestándose para partir en febrero, o a más tardar a mediados de abril de cada año.

En 1623 se permitió que la Nao saliese ya en diciembre; pero no debía zarpar de Acapulco si había noticias de la proximidad de navíos corsarios holandeses o ingleses, que amagaban frecuentemente su salida para atraparla, o por no

estar a bordo reunido aún el cargamento, o por otra causa importante. Hubo años que no partió, ocasionando enormes perjuicios al comercio novohispano.

Los navegantes habían observado que el viaje de Acapulco a Manila era fácil y rápido para aquellos tiempos; en cambio, el viaje de retorno era muy difícil y dilatado.

La Nao se hacía a la vela rumbo al Sur; navegaba entre los paralelos 10° y 11° , ayudada por las brisas boreales y el tiempo templado; subía poco a poco hacia el Oeste, navegaba por el paralelo 13° o 14° , aprovechando los vientos alisios del Noroeste, mandaba velas al Oeste hacia el archipiélago de las Marianas o de los Ladrones, tocaba la isla de Guam, donde la Corona Española había erigido un fuerte, defendido por destacamento permanente de 30 a 40 soldados y donde se proveía de agua dulce y de comestibles. Si por alguna circunstancia la Nao se desviaba un poco en su ruta al archipiélago de los Ladrones, tocaba la isla de Rota, advertido el capitán de los bajos fondos de San Bartolomé o de los de las islas de Laparios y de Villalobos. La isla de Guam mantenía durante el mes de junio, a una altura visible desde larga distancia, un fuego encendido para advertir su situación al capitán de la nave. La embarcación permanecía allí dos o tres días. El capitán solía llevar el sueldo del destacamento permanente de soldados de la isla, y los surtía de tocino, carnes, telas, sombreros, vinos, aceites, ropa, armas, municiones y otras cosas necesarias. Desde Acapulco a la isla había 1,800 leguas. La Nao encontraba casi siempre un mar tranquilo y viento fresco, hasta tocar el Cabo de Espíritu Santo. Entraba por el canal de Espíritu Santo (300 leguas de distancia) y enfilaba por el estrecho de Capul a las islas de Mastate y Burias, y de allí a Marindaque, la costa da Calilaya, el estrecho de Mindoro, los bajos de Tuley y la boca de la bahía de Cavite (100 leguas de distancia). El trayecto de Guam a Cavite era peligroso, por los corsarios y piratas que asechaban con frecuencia a los galeones. Para indicar la presencia de navíos sospechosos y señalar, al mismo tiempo, su posición geográfica, se habían establecido atalayas con señales de fuego encendido, cuyo humo se distinguía desde muy lejos, en el Cabo de Espíritu Santo, en la isla de Samal, en Catanduanas, Rum-

fam, Brilongo, Batán y finalmente Mariveles, a la entrada ya de la bahía de Manila (hoy del Corregidor). Cuatro o más humos era mala señal: había enemigos cerca; debía la Nao entonces enviar a tierra algún emisario para tomar mayores noticias. En caso de sufrir un ataque, el capitán debía a todo trance desembarcar, llevar a sitio seguro el oro y la plata que llevaba, poner en tierra la artillería para defenderse y tratar de dar aviso al gobierno de Manila.

Si después del primer fuego de las atalayas veían los de la embarcación que no se encendían más que dos, podían inferir que no había nada que temer y que podía continuar la Nao su ruta hasta Cavite y terminar felizmente su larga travesía. En total eran 2,200 leguas las que se recorrían de Acapulco a Cavite. La travesía era relativamente fácil; prueba de ello fue la hazaña realizada por Francisco Maurelli, quien atravesó el Océano Pacífico en el lanchón *Sonora*, desde San Blas a Cavite, recorriendo 3,000 leguas marinas.

RUTA DE RETORNO CAVITE-ACAPULCO

La ruta de retorno de las Islas era la siguiente. La Nao comenzaba la travesía, en los primeros tiempos, haciendo zigzag para tocar el Japón, pero desde que el galeón *San Felipe* fue apresado en 1596 por los japoneses, se ordenó que partiera de Luzón en línea recta al Sureste hasta los 11°; luego subía hasta el paralelo 22° y de allí bajaba a los 17° de latitud Norte. Se hacía el viaje en contra de las corrientes, a fuerza de vela y remo. Esta ruta se denominó "nueva".

La Nao debía zarpar en fecha determinada, por el mes de junio, a partir del día 20, pero esto, en parte, era teórico; no siempre era factible, ya porque los piratas y corsarios merodearan las aguas del archipiélago, ya porque la carga no estuviera lista o no fuera suficiente, o por otra causa, de suerte que, por regla general, zarpaba de Cavite entrando el mes de julio o principios de agosto a más tardar, cuando el monzón del Suroeste estaba fijado definitivamente y le era propicio. Enfilaba su proa hacia Mariveles, punta de la bahía de Manila, pasando a la vista de las islas de Lubany, Santiago, Mindoro, Birrias y Capul, donde tomaba vela para ir a Tyc-

co, y de allí rumbo al Cabo de San Bernardino o al Cabo de Bayach, punto éste el más septentrional de Luzón, en el canal de las Filipinas.

En 1785 se permitió que el galeón *Nuestra Señora de Montterrey*, después de surtir de Cavite, pudiera anclar en el fondeadero de San Jacinto, para refrescar aguada y víveres, y saliera a la mar ancha con ruta del Este al Norte. En algunas ocasiones, la Nao tocaba las islas Carolinas. Tomaba luego rumbo hacia el paralelo 39° y a veces hasta el paralelo 42 de latitud Norte, buscando siempre los vientos del Noreste, porque los vientos alisios, que permanecen en una zona que va del paralelo 30 Norte al 30 Sur, constituían un obstáculo tremendo para la navegación. Navegaban siempre por esas latitudes, hasta que avistaban las costas de la Alta California, desde el Cabo Mendocino para abajo. Sufrían siempre penalidades al aproximarse a la costa, y perdían gente y víveres en el trayecto.

Durante el siglo XVIII se cambió la ruta más al Sur, y luego que se descubrieron la isla de Guadalupe al Sureste, las istas de Cedros y el Cabo de San Lucas en la Baja California, la Nao se fue costeano por todo el litoral.

La vista de la "forra" o hierba flotante que indicaba la aproximación de la costa californiana, era día de fiesta para la tripulación entera, y se celebraba cantando un *Te Deum* para dar gracias al Señor del arribo feliz de tan peligrosa travesía. En el Cabo San Lucas (Baja California) tomaban aguada y víveres, que desde el siglo XVIII les proporcionaba la misión de frailes allí establecida. Si había piratas o corsarios merodeando por esas aguas, se encendían fuegos en la tierra cada noche para aprestar al navio a su defensa. Al avistar dicho Cabo, bajaban 20 marineros bien armados en una chalupa llevando cartas de los jesuitas de las Filipinas a los misioneros y regresaban a la Nao con refrescos: agua, leña, pan, queso, carne salada, vino, aceite, etc., y aguada, todo lo cual ya tenían listo los misioneros.

De allí partían al Cabo Corrientes (Jalisco), aprovechando los vientos alisios, y después costeano hacia Chiametla, Manzanillo, costa de Colima, Sacatula de los Motines, Zihuatanejo, y por último Acapulco.

Llegaban a este puerto en diciembre o enero, después de cinco o seis meses de viaje. En el siglo xvii, Sebastián Cubero tardó 194 días: del 24 de junio al 8 de enero. A fines del siglo xviii, cuando se seguía la ruta indicada por la isla de Guadalupe, tardaban de tres a cuatro meses (90 a 120 días). Sir Francis Drake, en julio de 1580, tardó 66 días a las islas Marianas, y George Cavendish, en noviembre de 1588, tardó 44 días desde el Cabo Corrientes hasta la isla de Guam (de 1,500 a 1,700 leguas). El bachiller Santiago de Vera tardó en la navegación 83 días, del 9 de marzo al 25 de mayo de 1584.

Cuando el comercio se hacía hasta el Callao, durante el siglo xvi, se navegaban de 3,000 a 4,000 leguas. Para hacer el viaje de Acapulco al Callao, era necesario luchar denodadamente contra las corrientes y contra los vientos. El navío *Neptuno* tardó 7 meses de Acapulco al Callao. Estos obstáculos marítimos constituyeron una barrera casi insuperable para el fácil intercambio mercantil entre México y el Perú. Igual obstáculo encontraron las comunicaciones entre Acapulco y San Blas, pues el viaje duraba de 20 a 30 días, a causa de las corrientes; el retorno, en cambio, significaba sólo de 5 a 8 días de viaje.

A veces, por los azares de tan peligrosa travesía, veíase la Nao obligada a buscar refugio en la costa más cercana; o si se encontraba con averías, a repararlas lo más pronto posible, para continuar su marcha por la ruta fijada.

LA NAO DE LA CHINA O GALEÓN DE MANILA

En los documentos de los siglos xvi y xvii, el navío que hacía la ruta comercial transpacífica se designa con varios nombres: "Nao de la China", porque transportaba en ruta de regreso efectos y productos de China, que se comerciaban en Filipinas; o bien, "Nao" o "Galeón de Manila", aunque en realidad debería habersele nombrado Nao o Galeón de Filipinas.

El jefe absoluto del galeón era un comandante de buque o general; comúnmente era teniente de marina. Seguíanle en rango un contramaestre, un segundo contramaestre, un

primer guardián, un segundo guardián, un primer piloto de cargo, dos segundos pilotos de cargo, dos pilotines, sesenta marineros, sesenta y cuatro grumetes y seis pajes. Había además estos puestos: un capellán, un cirujano, un maestre de jarcias, un carpintero, un segundo carpintero, un calafate y su ayudante, un tonelero, un veedor, un contador de cuenta y razón, un maestre de la plata, un maestre de los víveres y raciones, un cocinero, un despensero, un alguacil de agua o vigilante del agua y un buzo.

El mando de la guarnición o escolta armada y pertrechada estaba a cargo de un oficial de infantería. El destacamento se componía de infantería y artillería. Componían la primera dos sargentos, dos cabos, veinticuatro soldados y un tambor; la segunda, un cabo, ocho soldados y cuarenta artilleros de mar. En total, marineros y tropa sumaban 250 aproximadamente. De hecho, el número de la tropa solía aumentarse.

Al comandante se le debía obediencia en todo lo referente a la navegación. Debía traer consigo en cada viaje una *Relación* del gobernador de Filipinas al virrey de la Nueva España, relativa al repartimiento que hubiese de las toneladas, carga y efectos del comercio; y llevar asimismo otra del virrey al gobernador, en la que se hacía constar la plata, oro y demás objetos que se enviaban desde Acapulco.

El puesto de capitán (o "general", como se le llamaba en la documentación de la época) era el más codiciado de todos los que dependían del gobernador de Filipinas en venta de boletas. Elegía a sus subordinados y vigilaba la carga total de la Nao. El capitán era el responsable directo de todo lo que se encontrase de contrabando.

El contra maestre mandaba, conforme a las órdenes del capitán, en todo lo relativo a la policía y disciplina del navío: luces, guardias, limpieza y aseo, etc. Ganaba 9,000 pesos.

El piloto era un cargo importante, eminentemente técnico. Debía tener y llevar un *Diario de navegación*, en el que se explicaban todas las vicisitudes de la derrota o navegación. Debía ir provisto de mapas e instrumentos de navegación. A sus órdenes estaban el segundo piloto, los pilotines y dos cadetes que se embarcaban en cada viaje para su instrucción

y práctica. A cargo del piloto estaban las señales, banderas, etc. La insignia del galeón era blanca, con el escudo de las armas reales españolas en el palo mayor; en el tope de trinquete iba una insignia, con una bandera partida por medio, terminando en dos puntos blancos con las armas del Rey de España. Eran obligaciones del piloto estar presente en la carga y descarga del navio. Ganaba 20,000 pesos.

En esta "carrera" existía el oficio de buzo, el cual tenía el deber de hacer todos los reconocimientos que se necesitaran debajo del agua.

El maestro racionero estaba sujeto a ciertas disposiciones para el buen servicio de los víveres, debiendo vigilar el abastecimiento de la Nao, su conservación, distribución, el rancho a sus horas, etc.

El cargo de condestable se refería al cuidado de la pólvora, armas, etc., es decir, al polvorín o santabárbara. Vigilaba los instrumentos anexos y pertrechos e inspeccionaba todas las operaciones de artillería, embarque, desembarque, composturas, etc. La Nao debía ir bien pertrechada y armada. En caso de agresión, participaban también los pasajeros, a quienes se les prestaba armas.

El veedor y el contador debían llevar cuenta y razón de todo lo que se cargaba. Siendo su encargo un puesto de confianza, se escogían personas de reconocida rectitud y honorabilidad. Valía cada puesto 2,000 ducados.

Los sueldos se pagaban a cargo de las Cajas Reales de la Nueva España, según los contratos o "asientos" respectivos. Los nombramientos y provisiones concernientes a la "carrera" o navegación los hacía el virrey, a pesar de que los navios se fabricaban en las Filipinas.

Para surtirse de agua, ya que no se podía hacer gran provisión de ella en la ruta de retorno, se fijaban empalletados hacia arriba y hacia abajo, en el aparejo del buque, y se recogía el agua, bajo las órdenes del alguacil, en vasijas forradas con aderezos de bambú, que se colocaban en el fondo de los empalletados. Con la escasez del agua recrudecía el escorbuto, terrible mal que aquejaba esta ruta y segaba en cada viaje numerosas vidas. La nao *Santisima Trinidad*, en 1734, trajo treinta y seis personas enfermas de escorbuto, de las cuales murieron

cuatro. La nave se dirigía hacia el paralelo 40, donde las lluvias son más numerosas y regulares.

Los puestos de tropa y marinería, sobre todo grumetes, se cubrían con gente nativa, filipinos y chinos y probablemente mestizos mexicanos. Los capitanes, maestros, contramaestres y oficiales debían otorgar fianzas ante las Cajas Reales de la Nueva España o de las Filipinas.

Cada viaje salía costando entre 100,000 y 150,000 pesos, en sueldos de marinería, tropa, carenas y composturas, factoría, aprovisionamiento, etc.

En el navio no se permitía que ninguna persona (español, filipino, mexicano o sangley) fuera a comprar o a surtir de bastimentos.

Las mercancías se transportaban en la primera y segunda bodegas, y el matalotaje, rancho, velas y jarcias, en las cubiertas.

PASAJEROS

Se dispuso que no pasara a las Filipinas ningún hombre sin su legítima esposa, exceptuando a aquel que tuviera licencia del virrey y del Consulado de México, y otorgara fianza, demostrando que a su mujer le quedaba el sustento necesario. Sólo se permitía el paso a individuos que fuesen a radicarse allá por más de ocho años consecutivos y mediante fianza previa. No contamos como "pasajeros" a los soldados o presos remitidos al gobernador de Manila. Pasaban a Filipinas los frailes y misioneros, particularmente dominicos, agustinos y jesuitas; los prisioneros o reos sentenciados por delitos como robo, estupro, fuga, homicidio y sublevación; la tropa para las islas Filipinas y Marianas; jóvenes descarriados por vía de corrección doméstica, lo que se llamaba "echar a la China", y finalmente comerciantes y particulares.

Todas las restricciones que hubo al principio se fueron desechando, conforme fue adquiriendo la ruta un carácter meramente mercantil. Se acentuó esta característica en el último tercio del siglo XVIII y principios del XIX, época de su mayor apogeo. Hubo entonces amplia libertad para viajar por ella, y vinieron a la Nueva España numerosos comerciantes, particu-

lares y militares. Entre los personajes más encopetados que pasaron a radicarse aquí o de tránsito para España, se cuentan, hacia 1702, Fausto Cruzat y su hija María Ignacia, llamada cariñosamente "la Chinita", célebre personaje que dio origen a un apasionado idilio y a un enconado pleito que conmovió a toda la sociedad, y que recogió la tradición.

MONTO DEL TRANSPORTE

Las naos se construían, al principio, en el puerto de Navidad, cercano a Autlán (Jalisco), y más tarde en los astilleros de Bagatao, cercanos a Manila. También hay que contar los astilleros de Arévalo, levantados a instancias del padre jesuita Alonso Sánchez, quien desde 1585 se lo propuso al Rey. Los filipinos dieron pruebas de ser buenos constructores de navios.

Eran sólidos, muy veleros y bien armados. Eran naves de guerra. En Cavite existían almacenes, astilleros, pertrechos, utensilios, etc. para su construcción. En Acapulco existían también pertrechos y utensilios para las reparaciones necesarias del buque.

Un galeón de mil toneladas, bien acabado y empernado, costaba hacia 1615 aproximadamente 20,000 "patacones" o pesos de 8 reales.

Para el servicio de esta ruta transoceánica había tres navios de 300 toneladas cada uno. Uno de ellos debía permanecer siempre aderezado en el puerto que le tocara. Llevaban a Manila cargamentos de hasta 250,000 pesos de oro de tepuzque.

En 1591 y 1593, los comerciantes de Sevilla y Cádiz, alarmados por el auge creciente de este comercio, obtuvieron del Rey que se limitara la ruta a dos navios por año, ambos fletados por cuenta y riesgo de la Real Hacienda, pudiendo importar a la Nueva España 250,000 pesos en mercancías orientales y conducir 500,000 pesos de plata en el viaje de vuelta.

Estas disposiciones, ratificadas por Felipe III hacia 1604, fueron ampliándose, como consecuencia del auge mercantil; y así, de 1637 a 1640, y en años posteriores, se aumentó el porte de las naves a 500 toneladas cada una; hacia 1720 existían dos navios, que transportaban 300,000 pesos en viaje de ida. Pero los comerciantes sevillanos, siempre descontentos, habían pro-

curado desde 1610 impedir de manera absoluta toda comunicación mercantil entre la Nueva España y las Filipinas. El Marqués de Montes Claros, virrey del Perú, se opuso a tales medidas, lo mismo que el presidente de la Real Audiencia de Quito, el oidor Noriega.

Años más tarde, el tonelaje de las naves subió de 1,200 a 1,500 toneladas cada una; y transportaban de 1.000,000 a 2.500,000 pesos, y aun más. De hecho, desde los primeros años de esta navegación se transportaban cantidades muy superiores a las permitidas, como lo demuestra la carga del navío *San Felipe*, apresado por los japoneses en 1596, que subía a 1.500,000 pesos.

De retorno, podían traer en mercancías 500,000 pesos, monto que ascendió más tarde a 1.000,000 de pesos, gracias a la larguísima controversia suscitada entre las autoridades del Archipiélago y las de la metrópoli de 1697 a 1734.

Este aumento se debió a que los intereses, tanto de los introductores como de los consumidores, concurrían a su favor. Comerciantes y gente interesada encontraron siempre la forma de eludir las disposiciones legales y administrativas, con beneplácito de toda la Nueva España, pasando por encima de todas las prohibiciones legales. En 1784 se levantaron esas prohibiciones legales que estorbaban el libre comercio.

CARGA, CAPACIDAD, BOLETAS

Eran los importadores chinos radicados en Manila y las autoridades de esta ciudad quienes determinaban de antemano la calidad y cantidad de las mercancías requeridas y los derechos de embarque.

La capacidad de las naos se medía tomando como unidad un fondo de 2 1/2 pies de largo, 16 pulgadas de ancho y 3 pies de alto. El monto de lo que podía embarcarse en cada fardo se determinaba dividiendo el número de ellos por el valor total del cargamento legalmente autorizado, que era de 4,000 fardos o *balas*. Cada bala podía contener géneros u otra clase de mercancía, cuyo valor no excediera de 125 pesos. Se representaba cada bala por un título o *boleta*, cuya distribución se efectuaba en el cabildo de la ciudad de Manila, a través de una

Junta compuesta por el gobernador y capitán general de las Islas, el oidor decano de la Real Audiencia, su fiscal, el arzobispo de Manila (y en su defecto, el deán de la catedral), un regidor, un empresario elegido por turno entre los siete u ocho que representaban el comercio de las Islas, y finalmente, el alcalde ordinario de la ciudad de Manila.

El fiscal de la Real Audiencia de Manila debía reconocer, en todo momento, las *relaciones* y monto de las boletas, así como las distribuciones que se efectuaban. De hecho, el gobernador imponía su voluntad.

Por el *Reglamento del comercio filipino*, de 8 de abril de 1734, se ordenó expresamente que los avalúos y manifestaciones de la carga del galeón se hicieran por medio de las boletas (o facturas, como las llamaríamos actualmente). Debía presentarlas cada comerciante ante la contaduría de la Real Hacienda de Manila en el término de 15 a 20 días y bajo juramento de ser verdad lo expresado en ellas, quedando prohibida la regulación y avalúo de las mercancías por piezas, como hasta esa fecha se había venido haciendo. Cada comerciante presentaba una lista de lo que enviaba, especificando la calidad, cantidad, precios, peso y demás datos.

Las boletas se sorteaban o se vendían entre españoles y criollos del Archipiélago, de acuerdo con su capital, su posición social o méritos adquiridos en la colonia. Por medio de esa distribución de las boletas, cada persona sabía lo que debía cargar, y únicamente eso se recibía en la Nao. La Junta señalaba por medio de una lista, con toda precisión, el número de comerciantes y la parte que les correspondía en la cargazón.

La numeración de los comerciantes para ocupar la Nao con sus mercancías, esto es, el derecho de exportación, no se podía ceder ni vender o revender. Las boletas debían presentarse a la Junta para que de antemano se les señalasen las toneladas que les correspondieran, repartiéndose, de acuerdo con sus aportaciones, el trato y el sitio que debieran ocupar, en cada caso, dentro de la Nao.

A pesar de lo establecido por los reglamentos, era corriente que se vendieran las boletas. Los tenedores podían ser, por ejemplo, comerciantes en pequeño que no querían arriesgar sus caudales, y entonces las vendían a mercaderes más ricos, a

casas importadoras de México o a especuladores, quienes tomaban dinero prestado de las corporaciones religiosas con el 25 % o el 30 % de interés anual; o bien, a militares o a personajes de la administración colonial, tanto de las Filipinas como de la Nueva España, que intervenían en este comercio.

Las mercancías venían selladas o marcadas con abreviaturas o iniciales individuales del remitente. Cada comerciante hacía una o varias listas de lo que enviaba, especificando la calidad, cantidad, peso, precio, etc. Copias de estas listas estaban en manos de las autoridades del galeón.

Al retorno para las Filipinas, se reconocía, por las licencias presentadas, el monto de la plata y de los demás efectos, según las toneladas que se repartieran y los avalúos que hicieran los oficiales reales y el castellano de San Diego de Acapulco.

Antes de la descarga de las mercaderías, el capitán del navio pasaba a ver al castellano del fuerte de San Diego, que era también lo que hoy llamamos el capitán del puerto, para acordar con él lo conducente. Se formaban las guardias convenientes para evitar ocultaciones y furtivas introducciones, y se procedía de inmediato al desembarco, durante el cual no podía acercarse a la Nao embarcación alguna.

Una vez dado fondo, la Nao se anclaba y se ataba fuertemente a dos robustos tamarindos que frondosamente se alzaban en la bien resguardada playa que hoy se conoce con el nombre de Manzanillo, dentro de la inmensa bahía de Acapulco.

A partir de ese momento, se hacían las tres visitas reglamentarias establecidas para el comercio español transoceánico. El castellano, los oficiales reales de Hacienda, las autoridades del puerto y el visitador que nombraba el virrey tenían la obligación de ver y reconocer los fardos y cofres, y de levantar un *escrutinio* o acta de las diligencias que practicasen, procediendo jurídicamente. Ya de antemano, se tenía la orden del virrey para descargar el galeón. Las autoridades competentes se reunían y se abría el *registro*, auto que autorizaba el escribano.

Se procedía inmediatamente después a la visita, despacho y liquidación. En México, nuevamente se volvía a reconocer todo. Se valuaban los fardos y se cobraban los derechos que

pertenecieran al rey de España. Verificaban esto último un contador de cuentas y un oficial de la Real Hacienda.

La primera visita tenía por objeto cobrar los derechos de la Real Hacienda. Era la primera alcabala sobre la primera y demás ventas y los pesos que por toneladas de flete trajesen. Se cobraban estos impuestos para pagar a la gente de mar y guarnecer los navíos.

El capitán o el maestre de la Nao tenían la obligación de presentar al castellano de San Diego —autoridad suprema del puerto—, a los oficiales de la Real Hacienda y al visitador, el *libro de sobordo* o de bitácora, donde aparecía a quiénes se consignaban las mercancías, su número, calidad, importe y avalúos. Al margen de sus nombres debía aparecer, en forma de facturas, iniciales o marcas, el avalúo de los derechos que habían de pagarse y la pensión.

Además, debían recoger los “pliegos del registro” y del gobernador y oficiales reales de Manila. Debían traer duplicado de todo lo que se remitía al virrey, cartas, documentos, planos, etc., según se especificaba claramente en el *Reglamento de comercio* de 1734. Al recoger los pliegos de registro y documentos oficiales, debía rubricarse el libro de sobordo, coligiendo y reconociendo las marcas, pesos y señales de las mercancías. El celo de las autoridades era muy grande para encontrar objetos fuera del registro, ya que en la denuncia ganaban un tanto por ciento: “. . . si llevasen más a Acapulco —dice una real cédula—, sea aplicado a cámara, fisco y denunciador. . .”

Pero más bien era con objeto de atemorizar a los consignatarios de las mercancías o a las autoridades del navío con la mira de sacar altos sobornos o cohechos por lo que se hacían todas estas maniobras. Las autoridades mencionadas podían mandar abrir, en presencia de los interesados, los cajones sospechosos de fraude, para decomisarlos.

Terminada la primera visita, se verificaba la segunda, “para que no quede cosa alguna rezagada u oculta”. Se observaba también detenidamente el estado del navío y si era menester carenarlo, haciendo de paso una revista a los marineros y soldados, pasajeros y pasaportes. Se trataba con esta segunda visita de evitar el contrabando, decomisando las mer-

cancias que se encontraran fuera del registro, haciendo toda clase de reconocimientos en fardos, envolturas, etc. Al establecerse el llamado "comercio libre", a fines del siglo xviii, se mandó a un guardián para cada nao, encargado de hacer una relación de las cosas y de las personas venidas, particularmente del Perú; sobre todo, porque el registro era extensivo a todos los navios, cualquiera que fuese su procedencia.

La tercera visita tenía por objeto principal ver que las mercancías se pusieran o colocaran en el sitio señalado en los almacenes o bodegas, con sus señas, marcas y números y con la aprobación de los ministros u oficiales de la Real Hacienda. Se dirigían entonces las mercancías a un lugar seguro donde debían depositarse, almacenes permanentes o depósitos improvisados en que los comerciantes mexicanos y filipinos debían custodiarlos, y celebrar allí su venta y negociaciones, impidiendo de paso que se condujeran a otro sitio que no fuese el señalado expresamente. Para ello se escogía un lugar céntrico del puerto, probablemente frente al templo principal, en lo que hoy es la Plaza Central.

AVALÚOS

Los avalúos y precios de las mercancías importadas se tababan en la Real Audiencia de Manila, y en cuanto a las exportadas de la Nueva España, esta operación estaba a cargo de un contador nombrado por el Tribunal de Cuentas de la Real Hacienda, de los cónsules del Consulado de México y de un oficial de la Real Hacienda, nombrado expresamente por el Virrey. Se fijaban cada año, quince días antes de la llegada de la Nao a las costas mexicanas.

De manera regular, la norma por la que debían hacerse las liquidaciones de las mercancías la constituían las tarifas que de cinco en cinco años se hacían y reformaban en Manila, por lo que se refiere a productos manufacturados o materias primas procedentes de Asia y Malasia, y cada diez años, por lo que respecta a frutos y géneros propios de las Islas. Se quiso con ello tener un control para evitar los vaivenes, las alzas y bajas de los precios, que a su antojo ponían los mercaderes. Eran meras tarifas de "precios-tope".

Para el avalúo y regateo de los géneros, facturas y demás cosas se hacía una relación pormenorizada, referente a las mercancías: lios de ropa, fardos, *tancales* de cera, loza y tinajas, etc., *churlos* de canela, *marquetas* de cera y partidas de estorago y pimienta, que debían de reducir a peso, y que se valuaban por él, cobrándose el 10 % de derecho de almorjari-fazgo, y revaluándose individualmente. Cada individuo o comerciante consignatario o comprador, practicaba estos trámites ante la Contaduría Real de Manila en el término asignado, haciendo juramento de ser suyas las mercancías apuntadas en las facturas. En los primeros años de este tráfico, los avalúos se hacían por piezas.

Para el pago de los derechos de la Real Hacienda, se utilizaban aranceles ya formados de antemano; así, cada comerciante sabía qué cantidad debía pagar. Calculábase por la medida exterior, tomando dos cajones, uno con peso y otro sin él, y determinando así su valor; se numeraban las piezas y se señalaba el peso de cada bala, anotándose en las facturas de cada cargador las clases, géneros, marcas, constancias y derechos de aduana. De este modo se formaba el registro.

Como es natural, aquí como en la navegación de las flotas en el Atlántico y su descarga en Porto Bello, Veracruz o La Habana surgieron conflictos entre las autoridades del puerto y los capitanes y oficiales de las naos, el oponerse éstos a que se hicieran las visitas, o a que se reconocieran las mercancías que estaban bajo su mando y control. Juan Bautista Gemelli Carreri, célebre viajero italiano que nos visitó hacia 1628, cuenta el serio disgusto que tuvo el general de la Nao de Filipinas con el almirante de los balejes venidos desde el Perú para comerciar en Acapulco.

En ocasiones permanecían las mercancías sin valuarse, cargadas en las fragatas. Así pasó en 1795, estando surta la nao *Fernando Magallanes*.

LA FERIA DE ACAPULCO

Desembarcadas las mercancías, se abría “una real y efectiva feria” a la que concurrían muchísimos compradores y mercaderes del interior, que en pocos días se aseguraban la sub-

sistencia de todo un año. El virrey señalaba la fecha de la celebración, duración y término de la feria. Generalmente abarcaba todo un mes, desde mediados de enero hasta mediados de febrero, o unos cuantos días más. Se publicaba esta determinación del virrey en un bando solemne en el que se excitaba a los comerciantes a bajar al puerto con sus caudales, con las *guías* pertinentes despachadas en las garitas, boletas del peaje y otros documentos necesarios para que no se les decomisasen las mercancías a su regreso.

Era frecuente que el cargamento estuviese totalmente vendido aun antes de tenerse la noticia de la llegada del navío, a la vista de las facturas y sin abrir bulto alguno ni practicar ninguna otra diligencia de registro. Treinta comerciantes, por término medio, podían hacerse cargo de toda la cargazón de la Nao en Acapulco.

Durante la feria, el puerto adquiría una enorme animación. Todas las clases sociales tenían entonces ocupación. Los naturales de las Filipinas venidos con la Nao se ponían en contacto con los comerciantes de aquí y las transacciones mercantiles eran numerosas y alcanzaban sumas muy altas.

En las calles principales y colaterales del puerto se colocaban las recuas con sus *pases* o *guías*. Se llevaba una exacta relación de los efectos que se iban vendiendo, con sus *guías* y despachos y con expresión de su destino; lo mismo se hacía con los efectos de plata, caudales y efectos que debían embarcarse con destino a las Islas. Estaba prohibido que durante la feria se introdujeran mercancías de "tierra adentro".

Cerrada la feria, las ventas que se celebraran, tanto en el puerto como en el interior, introduciéndose las mercancías por los comerciantes o comisionistas, o por llegar los consignados a la Nueva España, quedaban sujetas a nueva alcabala y a otros impuestos. Veinticuatro horas antes de cerrarse la feria, se publicaba un bando en que se advertía lo anterior, para que no se alegase ignorancia. De todo lo que no se hubiera vendido, es decir, de los rezagos de la feria, se hacía asimismo una relación detallada.

Las mercancías subían a México, y desde aquí se repartían a todas las regiones de la colonia. Algunas se exportaban a España, a través de Veracruz. En Europa eran muy aprecia-

das las mercaderías asiáticas, de suerte que los comerciantes procuraban proveerse de ellas por medio de los comerciantes radicados en México o en Veracruz. Tanta fue su demanda en el continente americano y en el europeo, que los fabricantes y productores asiáticos (chinos particularmente), astutamente se percataron de los gustos imperantes en Occidente y llegaron a modificar su autóctono y primitivo arte con objetivos mercantiles, como con gran claridad se ve, por ejemplo, en las porcelanas de la dinastía Ch'en-lung (1736-1798), que ostentan dibujos y grabados muy semejantes a los europeos; lo mismo sucedía con los tejidos y vestuario del siglo XVIII y principios del XIX.

Esto se debió a la influencia que tuvieron, en un principio los portugueses y holandeses, y más tarde los ingleses, en los destinos del comercio asiático.

CARGA DE RETORNO

Clausurada la feria, se acumulaban víveres y pertrechos para el retorno, y se equipaba y cargaba la nao con los demás efectos novohispanos y euroamericanos que se exportaban. Los oficiales reales presidían la carga y visitaban el galeón, impidiendo toda introducción fraudulenta de mercaderías (“...sin permitir que se introduzcan cosas que no sean vistas, reconocidas y aprobadas en los libros, con el peso, marcas y marchamo”). Sobre todo, se procedía con enorme cuidado en el embarco de la plata. Durante el embarque de la carga de la Nao, vigilaban día y noche los guardias puestos por el castellano.

Cerrado el registro, el cual se verificaba ante las autoridades del puerto, no se admitía que se introdujera ninguna clase de caudales o de géneros. De todas las diligencias de lo actuado se mandaban los originales al gobernador de las Filipinas, y el duplicado al Consulado de México.

Por último, se cercioraban las autoridades del buen estado del navío, se señalaba la ruta que debía seguir, se reconocía el estado y funcionamiento de los cañones y pertrechos de guerra y se hacían los preparativos para tener una feliz travesía.

Avistado el navio en la boca de la bahía de Manila, salía a su encuentro en un navio ligero un centinela que estaba apostado en la isla de Miravela. Reconocía la Nao y ponía centinelas o guardas para que anclara sobre la barra cercana de la ciudad y no se desembarcara nada del navio sin ser antes visitado por las autoridades.

La visita, como todas las de su género, la practicaban los oficiales reales de Manila, quienes hacían el avalúo de las mercaderías conforme a los precios en plaza y apartaban el 3 % para Su Majestad. Hecho el avalúo y el registro, en forma análoga a como se hacía en Acapulco, las mercaderías se sacaban del galeón en *champanes* (embarcaciones chinas parecidas a los *pataches* españoles), se llevaban al parián o a otras bodegas y almacenes que existían fuera de la ciudad (que estaba amurallada), y allí se revendían libremente.

Las naos anclaban en Cavite, magnífico fondeadero, bien protegido y fortificado desde 1600 por Antonio Morga.

Llegadas las mercancías a Manila, se abría una feria en la que participaban comerciantes españoles, criollos, filipinos y sobre todo chinos (en la ciudad había más de 3,000). De todas partes de las islas acudían las gentes ante el anuncio del arribo de la Nao.

Los chinos, portugueses, siameses, japoneses y malayos llevaban mercaderías de China (Tien-tsin, Fo-Kien, Chunchen, Ucheo, Macao, Cantón), de Nagasaki, Bengala, Coromandel, Cambodgia, Siam, Malaca, Borneo, Java, Sumatra, Célebes, etc., llevándose en retorno las mercancías euroamericanas. Llegaban a Manila, en el siglo xvi, de treinta a cuarenta juncos provenientes de China, cargados de mercancías, en escuadra; zarpaban en la luna nueva de marzo, hacían el viaje desde el continente asiático y Malasia en quince o veinte días, y regresaban antes de las tormentas, entre mayo y junio.

El depósito general del comercio interoceánico era el *parián* o alcaicería de *sangleyes* (de *xiang-lay* "mercader"; por extensión, "mercader chino, o mestizo de chino y filipino"), a la orilla derecha del río Pasig, en el sitio de La Estacada, detrás de la muralla. Este lugar, fundado por Gonzalo de Ronquillo en 1580, se llamó de Monondoc, y corresponde hoy a los arrabales de Binondo y de Bay-bay, o barriadas de San

Fernando y San Nicolás, donde vivían los *sangleyes*; éstos, por cierto, no podían salir de allí sin expresa licencia de las autoridades españolas.

Allí se reunían mercaderes chinos, árabes, persas, anamitas, malasios, indonesios, portugueses, holandeses, franceses, ingleses, españoles, japoneses, ¡y qué sé yo!, comerciantes o aventureros deseosos de lucrar en las contrataciones que se realizaban y que duraban aproximadamente tres meses, desde que las embarcaciones asiáticas surtían en Manila hasta el momento de la cargazón del galeón de Filipinas, *Nao de Manila*, o como vulgarmente se le llamó: la *Nao de la China*.

Gemelli Carreri dice que el *parián* tenía numerosos arsenales llenos de tiendas, con gran cantidad de telas de seda, muebles, bellas porcelanas y otras mercancías. Cuenta que había más de 3,000 mercaderes de profesión, gobernados por un alcalde o preboste, que trataba de regularizar las transacciones y el intercambio de productos de ambos continentes, evitar los abusos, procesar los delitos que surgieran, etc. Los *sangleyes* eran gente "plática e inteligente con la mercancía, y de mucha flema y reportación para hacer mejor sus negocios, y saben fiar y hacer liberalmente", pero, agrega, eran "gente sin ley ni conciencia, y codiciosa; hacen mil fraudes y engaños en las mercaderías, y es menester estar muy atentos para no ser engañados los compradores". El Conde de la Cortina sostuvo que el *parián* filipino fue el antecedente del nuestro. En la provincia mexicana se usa todavía la voz.

Las mercaderías asiáticas que se vendían para el embarque en retorno de la *Nao*, las controlaban los *sangleyes* chinos, quienes imponían los precios a los mercaderes y comisionistas españoles, criollos, filipinos y novohispanos. Los frailes recoletos o agustinos descalzos (llegados a las Islas en 1608), los jesuítas y los dominicos acaparaban los envíos de plata, de cochinilla y de otros productos de la Nueva España, en consorcio con unos cuantos mercaderes radicados en las Islas, y aun tenían tratos con chinos y otros asiáticos. El negocio era sumamente productivo.

El viaje transoceánico reportaba a los mercaderes una ganancia de 250 a 300 %, y aún más, y a los corredores y comisionistas, del 9 al 16 %.

SUPRESIÓN DE LA NAO

La Nao de Filipinas funcionó de 1565 a 1821. Durante el sangriento período de la insurgencia, en 1814, el puerto de Acapulco cayó en manos del generalísimo José María Morelos. A partir de entonces, la Nao tocó el puerto de San Blas, y no volvió a Acapulco sino hasta que este puerto tornó a poder de los españoles.

Cuando llegó el galeón a San Blas, la feria se verificó en Tepic, con gran beneplácito del Consulado del Comercio de Guadalajara, ya que desde 1789 había pedido a las autoridades que se celebrase allí mismo el arribo de la nave y se verificase la feria.

En 1821, tomó Agustín de Iturbide, en Chilpancingo, para gastos de su campaña, el cargamento de la Nao, que ascendía a 527.000 pesos, y que esperaba el navio *San Fernando*, surto en Acapulco. Fue la última Nao en venir. En 1822, el bergantín *Félix* vino a reclamar ese dinero, sin obtener éxito.

IMPORTANCIA DE ESTE COMERCIO

El Archipiélago Filipino constituyó para la Nueva España una verdadera colonia, a la que surtía de metales preciosos y moneda, materias primas y manufacturas así como de implementos técnicos (imprentas, tipos, instrumentos astronómicos, náuticos y de relojería, etc.).

Esta situación contribuyó a que se hiciese una excepción a la prohibición general, establecida por la Corona española, de que comerciaran las colonias entre sí. Se trataba de la línea más corta para el comercio de Occidente y Oriente; además, no se pueden abolir las leyes y los usos apoyados por el interés de la mayoría y consagrados por el tiempo y la costumbre. Las prácticas mercantiles son netamente consuetudinarias, y el comercio con las islas beneficiaba a la mayoría: era "aclamado en el reino —decía el Conde de Revillagigedo— porque sus mercaderías surten a la gente pobre".

Esta importante corriente mercantil hizo decaer las utilidades, a veces enormes, que reportaba el monopolio andaluz —Sevilla primero, y Cádiz después— sobre el comercio de América a través de Portobelo, Cartagena, La Habana y Ve-

racruz, dando origen a numerosas y enconadas controversias, pleitos y litigios entre los mercaderes acaparadores de las ciudades españolas y los de México y Manila. El poderoso monopolio andaluz luchó siempre por acabar con el comercio transpacífico, y a menudo consiguió que se limitara el tráfico. Las restricciones más severas que se impusieron al comercio con las Filipinas son las dictadas en 1604 (repetidas a lo largo del siglo xvii), las del 12 de agosto de 1702 y las del 27 de octubre de 1720. Todas ellas prohibían en lo absoluto, en todo el Imperio español, los tejidos de China, prohibiciones que desviaron el concurso y el comercio de las ricas telas producidas en China. Pero como la costumbre suele ser más fuerte que las disposiciones legales, algunas de esas prohibiciones se renovaron con el tiempo.

Es indudable que esta ruta comercial rivalizó con el "sistema de flotas y galeones" que surtían al vasto Imperio español por el Atlántico. Sin embargo, merced a estas dos grandes rutas mercantiles —la Nao por el Pacífico y las flotas por el Atlántico—, España se unía de un extremo al otro del mundo, logrando enormes ganancias.

El trayecto transoceánico Manila-Acapulco y viceversa, importante ruta de la seda y las especias, fue una de las vías de comunicación de mayor trascendencia en la historia económica mundial, parangonable con otras grandes rutas comerciales que han existido en diversas épocas, como la ruta del ámbar, hacia el Báltico, como el camino del estaño hacia Inglaterra o el de la seda señalada por Marco Polo a través del Asia continental y el Asia Menor, como la ruta del té por Transiberia o por el Océano Índico, o la de las especias, controlada primero por los portugueses y más tarde por los holandeses, y que pasaba por el Cabo de Buena Esperanza desde las lejanas islas de la Malasia; o bien, en tiempos más modernos, como las rutas del petróleo desde el Caribe a Europa a través del Atlántico, o desde el Golfo Pérsico por el Mediterráneo, o la del "oro verde" (el plátano) desde la América Central a mercados distantes de los Estados Unidos, el Canadá y Europa.