



LA FRAGATA SAN FRANCISCO XAVIER (A) EL FILIPINO Y EL COMERCIO DEL PACÍFICO A FINES DEL SIGLO XVIII

THE FRIGATE SAN FRANCISCO XAVIER (A), THE FILIPINO AND THE COMMERCE IN THE PACIFIC AT THE END OF THE 18TH CENTURY.

Marina Alfonso Mola * y Carlos Martínez Shaw **

Recibido: 8 de junio de 2018
Aceptado: 6 de agosto de 2018

A don Antonio Bethencourt y Massieu, in memoriam

Cómo citar este artículo/Citation: Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (2018). La fragata de San Francisco Xavier (a) El Filipino y el comercio del Pacífico a fines del siglo XVIII. Anuario de Estudios Atlánticos, nº 65: 065-027. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10287>

Resumen: La Real Compañía de Filipinas recibió en 1785 la exclusiva del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia desde España y América del Sur con escala obligada en Manila. Más tarde, una R.O. de 1793 le permitió el comercio directo desde Manila al Perú. En 1799, las necesidades de la Real Compañía y la demanda de Lima propiciaron el armamento de la fragata *San Francisco Javier (a) El Filipino*, que alcanzaría El Callao en febrero de 1800. Ahora bien, dada la parquedad de la información manejada hasta ahora, parece oportuno aportar los nuevos datos que poseemos acerca de la expedición, a partir de los registros de llegada al Callao que contenían los manifiestos de Manila y de los registros de partida del Callao. Y por su novedad, hemos transcrito íntegros los manifiestos de Manila en un apéndice, bajo el epígrafe «Registro de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino*. Manifiestos en Manila de la carga para El Callao, junio-julio 1799», lo que nos ha permitido ofrecer una visión detallada de las remesas asiáticas.

Palabras clave: Comercio español del Pacífico, Manila-El Callao, fines siglo XVIII.

Abstract: The *Real Compañía de Filipinas* got in 1785 the sole right to direct trade with the Philippines and the rest of Asia. Later, in 1793, a royal order authorized it the direct trade from Manila to Peru. In 1799, the needs of the *Real Compañía*, together with the demand coming from Lima, favoured the fitting-out of the frigate *San Francisco Javier (a) El Filipino*, that reached El Callao in February 1800. Now then, due to the scarcity of data at our disposal so far, it seems convenient to bring forward the new data about the expedition, found in the registers of the arrival to El Callao (including the manifestos from Manila) and of the registers of departure from El Callao. And, due to its novelty, we have wholly transcribed the manifestos from Manila in an appendix under the title «Registro de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino*. Manifiestos en Manila de la carga para El Callao, junio-julio 1799». What has allowed us to offer a detailed view of the Asiatic shipments arrived to the main Peruvian port.

Keywords: Spanish Pacific Trade, Manila-El Callao, Late 18th Century.

Como es bien sabido el llamado Galeón de Manila fue, además, obviamente, de una embarcación, una ruta comercial que unió México con Filipinas durante casi doscientos cincuenta años (1573-1815). El primer Galeón de Manila del que se tienen noticias salió en junio de 1573 con lo que será su cargamento habitual: 700 piezas de seda, unas 11.000 piezas de telas de seda y algodón y unas 22.000

* Profesora Titular de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid. España. Correo Electrónico: malfonso@geo.uned.es

** Catedrático Emérop de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid. España. Correo Electrónico: cmshaw@geo.uned.es

piezas de porcelana. A partir de 1573, y durante los siguientes veinte años, el Galeón va organizándose definitivamente. Primero, se establece una navegación anual con una fecha condicionada por la climatología: la salida estaba programada en el mes de julio y la llegada a Acapulco se efectuaría en el mes de diciembre, un larguísimo viaje de seis meses en el que solía morir la mitad de los navegantes, especialmente por escorbuto. En segundo lugar, se fija que la feria se haga en diciembre y la vuelta sea entre marzo y abril para llegar más o menos entre junio y julio, a tiempo de ver zarpar el nuevo Galeón desde Manila en dirección a Acapulco. Así se consolida un eje que parte de China, de donde proviene la mayor parte de los cargamentos, llega a Manila y luego viaja a Acapulco, desde donde las mercancías circulan por el llamado camino de Asia hasta la ciudad de México, que a su vez remite una parte de ellas hasta Veracruz, por el camino antiguo de los Virreyes, y desde aquel puerto a Sevilla en los siglos XVI y XVII, y a Cádiz en el siglo XVIII¹.

En 1593 se articulan dos leyes fundamentales que van a regir el tráfico. Por una parte, se determinaban las mercancías que podían embarcarse y los pesos fuertes (o reales de a ocho) que podían traerse a cambio. Por otra, se decretaba la exclusión legal de todos los puertos americanos salvo el novohispano de Acapulco, quedando, por tanto, al margen los puertos guatemaltecos, nicaragüenses y, sobre todo, los peruanos, los cuales se resistirán, harán contrabando y seguirán insistiendo en su tráfico, hasta el punto de que en Lima llegará a existir un mercado para los productos orientales llamado en alguna ocasión la «feria de Pekín». Desde otro punto de vista, esta línea de tráfico transpacífico incluirá al Imperio chino, de la dinastía Ming primero y de la dinastía Qing más tarde, en el gran comercio internacional².

Ahora bien, el sistema del monopolio del Galeón de Manila, que funcionará (sin otras excepciones más que las del contrabando mencionado) durante todo el siglo XVII y los dos primeros tercios del siglo XVIII, experimentará una transformación radical a fines de esta última centuria como consecuencia del cambio de orientación de la política comercial española en el ámbito ultramarino, que culminaría con el hito decisivo de la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785. En efecto, a lo largo del Setecientos, la actuación de las autoridades españolas en relación con el comercio del archipiélago tendría como eje principal la apertura, sin atentar a la permanencia de la ruta transpacífica del Galeón de Manila, de una comunicación directa entre Cádiz y Manila, que tendría como resultado la participación directa de la metrópoli en el comercio de Filipinas, la desviación hacia España de una parte del tráfico hasta ahora mantenido exclusivamente entre el archipiélago y la Nueva España, la irrupción de nuevos agentes en el área reservada hasta ahora a los negociantes establecidos en Manila (y también en otros lugares de Filipinas) y Acapulco (y también a los mercaderes que acudían a las ferias desde México, Puebla, Oaxaca y otros lugares) y, por último, el fomento de una producción propia en las islas que equilibrase siquiera fuese parcialmente un comercio basado esencialmente en mercancías de China y de otras regiones de Asia, es decir, que los productos de la «Tierra» tuviesen su lugar junto a los productos llamados genéricamente «de China» y «de la Costa»³.

La primera empresa oficial que impulsó el tráfico directo entre España y las Filipinas estuvo a cargo, como se ha estudiado en profundidad, de los buques de la Armada, que practicaron el comercio entre Cádiz y Manila, en expediciones de ida y vuelta a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza entre el año 1765 y el año 1784. Gracias a estas expediciones, se produjo la abolición definitiva en la práctica del tratado de Tordesillas (desactivando las reclamaciones de las potencias rivales), se consiguió la independencia técnica de los marinos españoles en la travesía a Filipinas siguiendo la ruta del Cabo y se abrió una ruta comercial hasta entonces inédita (pese a la plétora de memoriales, proyectos y propuestas que se habían ido sucediendo a lo largo del siglo XVIII), que serviría de experiencia y dotaría de valiosas informaciones a las iniciativas posteriores que habrían de culminar en la creación de la Real Compañía de Filipinas⁴.

Al mismo tiempo, un Real Decreto de 12 de febrero de 1778 había permitido la incorporación de la América meridional dentro de la apertura del tráfico metropolitano a varios puertos indios, concretamente los de Valparaíso y Concepción en el reino de Chile y los de Arica, El Callao y Guayaquil en el reino de Perú. Para la región era el preludio del fundamental Real Decreto de Libre Comercio de 12 de octubre del mismo año, que ampliaba la nómina de los puertos metropolitanos autorizados hasta un

1 SCHURZ (1939), pp. 312-313; BORAH (1954), p. 317; IWASAKI (1992), pp. 30-31; HAN (2013).

2 IWASAKI (1992), p. 31; SCHURZ (1918); BORAH (1954), p. 117.

3 Sobre este proceso, véase los recientes trabajos de ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW (2013a y 2013b).

4 MALLARI (1989); ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW (2014a y 2014b).

total de trece y también la lista de los puertos americanos (divididos en mayores y menores) y dedicaba el artículo 17 a confirmar la inserción de los mismos puertos del Pacífico en el citado reglamento. Del mismo modo, el artículo 26 concedía la equiparación con los géneros españoles de los productos de América y Filipinas y a estos últimos la posibilidad de ser remitidos libremente a los puertos americanos, mientras el artículo 43 declaraba libre de derechos una serie de frutos americanos «y todas las demás producciones propias de Indias y Filipinas que hasta ahora no se han traído a estos Reinos»⁵.

De todos modos, el decreto de 1778 dejaba prácticamente incólume el monopolio del Galeón de Manila en la relación entre Asia y América, de tal manera que las medidas más importantes en la revisión de ese status sería, primero, la autorización del comercio directo con Asia a dos compañías particulares (la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y la Compañía de Ustáriz y Llano San Ginés, de Cádiz), y poco más tarde, y sobre todo, la creación de la Real Compañía de Filipinas, que con sus remesas de España a Filipinas, sus remesas de España a América y de América a Asia, sus remesas de retorno de Filipinas a España y sus remesas de retorno de Asia a América (y en alguna ocasión de ahí a España) iría reduciendo los beneficios del veterano monopolio.

Así, la primera licencia oficial para el tráfico con las Filipinas fue otorgada en 1776 (Real Orden de 12 de junio) a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, a la cual se le concedía la facultad de registrar géneros en las naves de la Armada destinadas a aquel archipiélago y, en el futuro, la de fletar sus propios barcos, así como la de instalar dos factores, uno en Manila y otro en Cantón⁶. En consecuencia, en diciembre del año siguiente se acogió al amparo de la Armada y envió caudales y géneros en la fragata *Astrea* y en la urca *Santa Inés* y, a finales de 1778, volvió a utilizar los servicios de la Marina, embarcando caudales en la fragata *Juno*. A partir de 1779 consta el embarque de géneros en el navío *San Francisco de Paula (a) Hércules* (propiedad de la Compañía de Ustáriz y Llano San Ginés) y la utilización para el tráfico con Manila de una nave propia, la fragata *Nuestra Señora de las Nieves*. En 1785 se vio obligada a invertir trece millones de reales de vellón en la recién creada Real Compañía de Filipinas, lo que debió lastrar su actividad independiente, aunque su presencia en Manila se prolongaría hasta la lejana fecha de 1841⁷.

Ahora bien, la actuación de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid no cumplió las expectativas que habían llevado a las autoridades a la promulgación de la Real Orden de 1776. Al parecer, los comisionados de Manila demostraron menos interés en enviar fletes de retorno a Cádiz que en participar en el tráfico tradicional del Galeón de Manila, comprando géneros procedentes de Cantón y remitiéndolos a Acapulco, tras conseguir su inclusión en el reparto del buque de la Nao de China ya desde el año 1780 y una Real Orden al año siguiente para garantizarse el permiso de la libre remisión a Manila de los beneficios obtenidos en el puerto mexicano⁸.

En lo que se refiere a la presencia de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores en Perú, bastaría aquí con decir que sus actividades se iniciaron con la apertura de una factoría en Arequipa en 1784, lo que se ha interpretado como obedeciendo al doble propósito de buscar un acceso más directo a la plata del Alto Perú y de evitar ya de buenas a primeras un enfrentamiento con los mercaderes limeños. Sin embargo, solo dos años más tarde la compañía abrió una oficina en la capital del virreinato,

5 El texto del Real Decreto de Libre Comercio del 12 de octubre de 1778 fue publicado por Bibiano Torres Ramírez y Javier Ortiz de la Tabla bajo los auspicios de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla y de la Escuela de Estudios Hispano Americanos en 1978.

6 Para la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y su relación con el comercio ultramarino, véase CAPELLA y MATILLA (1957), pp. 302-303; MEDRANO y MALAMUD (1988); PINTO (1991).

7 Aquí la contribución de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores equivaldría a 860.000 pesos fuertes, mientras que aplicando la legislación de 1741 sólo serían 680.000. Recientemente, se ha llamado la atención sobre una Real Cédula de Felipe V de 1741, que situaba la equivalencia oficial entre los pesos fuertes (los pesos de plata o reales de a ocho destinados al comercio exterior) y los reales de vellón (moneda de cuenta) en la ratio 1=20. Una equivalencia que ha sido seguida por algunos de los máximos especialistas en el Libre Comercio, como John Fisher. Sin embargo, las fuentes manejadas en este trabajo permiten constatar, en los casos en que ello es posible, una tasa de equivalencia constante de 1 peso de plata = 15 reales de vellón 2 maravedíes. De esta forma, dejando a salvo los casos concretos que modifiquen esta ratio, vamos a mantener esta última equivalencia refrendada por la documentación frente a la establecida por la legislación. Véase MUÑOZ SERRULLA (2015a y 2015b). El uso de la equivalencia oficial del peso fuerte = 20 reales de vellón, en los trabajos de FISHER (1985 y 1992).

8 COSANO (1983), p. 558 anota el registro de 46.000 pesos en la *Astrea* y de 11.000 pesos en la *Juno*, mientras que DÍAZ-TRECHUELO (1963), pp. 480-482 ofrece cifras diferentes: más de un millón de reales de vellón (más de 66.000 pesos) distribuidos entre la *Astrea* y la *Santa Inés*, que se repartieron la carga inicial de la primera tras una salida fallida, más de 500.000 reales (34.000 pesos) en la *Juno* y más de 96.000 reales (6.000 pesos) en el navío *San Francisco de Paula (a) El Hércules*.

encomendando su dirección a don Isidro Abarca, el conde de San Isidro, y dividiendo la administración entre los mercaderes Fernando del Mazo, Ramón Caballero y José González de la Villa⁹. Más adelante, los directores pasarían a ser José Pérez Roldán y Francisco Antonio Pérez. En cualquier caso, la Compañía de los Cinco Gremios Mayores, en lo que respecta al comercio transpacífico, estuvo siempre subordinada a la política de la Real Compañía de Filipinas, pues era parte constitutiva, como bien expresa Deodolinda Villa, de los «poderosos conglomerados vinculados directamente a la Corona y, por tanto, al Estado», lo que suponía, siguiendo a la misma autora, que tomaba partido en el enfrentamiento entre «la libertad en los términos expuestos por el Libre Comercio decretado en 1778 y el privilegio»¹⁰.

En 1779 una nueva licencia para el comercio directo con Manila le fue concedida a la firma gaditana de Ustáriz y Llano San Ginés, autorizada, por una Real Orden de 8 de marzo de aquel año, a remitir caudales, frutos y otros géneros desde Cádiz y a importar especias, sederías y telas de algodón desde Manila. A tal efecto, el mismo año zarpó por cuenta de la sociedad (aunque, como vimos, al menos llevaba también carga de cuenta de los Cinco Gremios Mayores) el ya citado navío *San Francisco de Paula (a) Hércules*. El barco, al arribar a Manila, se vio sorprendido por la declaración de la guerra de las Trece Colonias, por lo que optó por renunciar a su regreso a España y dedicarse a otro tipo de comercio, por lo que solicita y obtiene del gobernador, José Basco y Vargas, autorización para dirigirse a Cantón a adquirir productos chinos y después a Acapulco para venderlos, quebrando así el monopolio del Galeón de Manila sobre el comercio entre Asia y América. El navío arribó en 1781 con géneros de China a Acapulco, de donde zarpó con destino a los puertos de Guayaquil y El Callao, de donde volvió a partir en 1783 con dirección a Macao, de donde salió en 1784 de nuevo para Acapulco, llegando a San Blas, antes de emprender una nueva travesía con destino a Paita y El Callao, donde entró al año siguiente. La aventura del *San Francisco de Paula (a) Hércules* no constituye así una mera anécdota, sino que tiene, ante todo, el valor de constituir una anticipación (aunque fuese por la vía excepcional de una autorización individualizada del gobernador del archipiélago frente al rechazo del Consulado de Manila) del sistema comercial que terminará estableciendo progresivamente la Real Compañía de Filipinas a partir de 1785¹¹.

La Real Compañía de Filipinas, según la Real Cédula de fundación promulgada el 10 de marzo de 1785, recibió la exclusiva del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia desde España y América del Sur, aunque con escala obligada en Manila (artículo XXIII). En cada una de las expediciones, la sociedad podía disponer de un total de 500.000 pesos fuertes para adquirir los géneros asiáticos necesarios para su giro (artículo XXVIII), lo que significaba la continuidad de las estructuras del comercio hispano-asiático de intercambiar plata por productos orientales. La compañía podía navegar por la ruta del cabo de Hornos, con escala en Montevideo y El Callao, o por la ruta del cabo de Buena Esperanza, con escala en Isla de Francia y en Tranquebar (en la costa india de Coromandel), pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de llegar a Manila, de donde debía volver siempre en derechura a Cádiz por la segunda ruta para evitar el tráfico desde Asia a América del Sur al margen de los registros del Galeón (artículo XXXII). Y así la ruta Cádiz-El Callao-Manila se inauguraba en el mes de septiembre de 1785 (seis meses más tarde de la fundación de la Real Compañía) por la fragata *Nuestra Señora de los Placeres y San Juan*¹².

Ahora bien, el tráfico directo entre las costas filipinas (o asiáticas en general) y las sudamericanas sin referencia obligada al puerto de Cádiz será una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad. Esta opción sería autorizada finalmente (ocho años después de su constitución) por la Real Orden de 29 de mayo de 1793, que permitía el comercio directo desde Manila a los reinos de Guatemala, Perú y Chile y al puerto de Buenos Aires, aunque solamente en periodos de guerra.

Precisamente esta concesión quiso hacerse efectiva en 1797, con ocasión del estallido de un nuevo conflicto bélico con Inglaterra (iniciado con la derrota de la flota española de Luis de Córdova ante la escuadra inglesa de John Jervis a la altura del cabo de San Vicente en febrero de 1797), mediante el registro de Manila a Lima del navío *Nuestra Señora de la Concepción (a) El Rey Carlos*. El buque, de 838

9 Sobre la figura de don Isidro Abarca, conde de San Isidro, véase FLORES (1999).

10 VILLA (1999), p. 153.

11 Para la compañía de Ustáriz y Llano San Ginés, véase RUIZ RIVERA (1976 y 1985). Para el definitivo conocimiento de la compañía formada por Francisco de Llano San Ginés y Juan Agustín de Ustáriz, la obra básica es HERRERO (2013). Y para los avatares del viaje (o los viajes) del *San Francisco de Paula (a) El Hércules*, HERRERO (2008-2009).

12 Para todo lo relativo a esta compañía privilegiada, la obra básica es DÍAZ-TRECHUELO (1965). Para los barcos de la compañía en el puerto limeño del Callao, FLORES (1998).

toneladas, había hecho anteriormente la ruta Cádiz-El Callao, donde había arribado el 9 de abril de 1797, aportando una carga por valor de 1.113.000 pesos fuertes, y había emprendido la ruta a Manila, a cuyo puerto arriba el 31 de octubre del mismo año con un cargamento de 336.000 pesos fuertes para negociar en Filipinas. Ahora bien, el buque, que en circunstancias normales hubiera emprendido la ruta de regreso al puerto gaditano por la vía del cabo de Buena Esperanza, ensayó, cargado de efectos chinos e indios, la ruta directa al Callao para volver a España por el cabo de Hornos. Sin embargo, el navío no llegó a su destino en Perú, ya que hubo de regresar a Manila apenas rebasado el estrecho de San Bernardino¹³. Así, los efectos adquiridos debieron quedar, como más adelante veremos, almacenados en Manila, mientras la embarcación era cedida a flete a la Real Hacienda y empleada definitivamente a partir de ahora en la ruta del Galeón de Manila, no regresando a Cádiz hasta agosto de 1803¹⁴.

En 1799, por el contrario, la fragata *San Francisco Javier (a) El Filipino*, adquirida en el mercado local, tras zarpar de Manila el 26 de julio, arribó al puerto chileno de Concepción en diciembre, prosiguiendo su ruta hasta entrar en febrero de 1800 en el puerto del Callao, desde donde emprendería el regreso, arribando a Manila el 21 de mayo del mismo año. Y son justamente las aventuras de este navío el objeto de nuestra exposición.

En efecto, las necesidades de la Real Compañía y la demanda de Lima propiciaron el armamento por parte de la propia compañía de la fragata *San Francisco Javier (a) El Filipino*, de la cual, por parte de los especialistas que se han ocupado de la cuestión, no se nos ofrecen todas las noticias que hubiésemos deseado encontrar. Así, Lourdes Díaz-Trechuelo nos señala la utilización de un nuevo derrotero, que había sido confeccionado por Ignacio María de Álava. Según su relato, tras zarpar de Manila con una carga valorada en «trescientos o cuatrocientos mil pesos fuertes», la fragata, perseguida por buques enemigos, hubo de refugiarse en el puerto de Concepción en enero de 1800 y luego en Valparaíso, de donde, escoltada por barcos de guerra, alcanzaría El Callao el 6 de febrero del mismo año¹⁵.

Por su parte, Ramiro Flores menciona su llegada al Callao procedente de Manila, con un cargamento de 838.118 pesos fuertes de cuenta de la Real Compañía de Filipinas (entre los que figuraban los efectos adquiridos por *El Rey Carlos*), así como también los pormenores de la operación llevada a cabo en la propia Lima por un grupo de comerciantes afincados en la capital, que el 16 de abril de 1800 compraron (a crédito, con un interés anual del seis por ciento) el total de la carga del barco por la enorme suma de 1.350.000 pesos fuertes. También, finalmente, su salida con rumbo a Manila con 500,000 pesos fuertes para comerciar en las Filipinas¹⁶.

Ahora bien, por una parte, tenemos datos más precisos sobre la travesía de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino* gracias al nuevo derrotero trazado por Ignacio María de Álava, comandante en jefe de la Escuadra de Asia (1795-1803), que había sido enviada para prevenir las acciones inglesas durante la guerra entablada entre 1797 y 1802: se trata de la «Derrota de Manila a Lima que debe emprenderse en situación de vendavales o collas, desde mediados de julio hasta fin de septiembre»¹⁷. Siguiendo dichas instrucciones, el buque, al mando del teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia, en vez de dirigirse a la salida del estrecho de San Bernardino en dirección nordeste a buscar las costas mexicanas para descender hasta las del Perú, había navegado en dirección este-sudeste, en derechura al litoral sudamericano por una nueva ruta austral que, rodeando las Palaos, las Carolinas y las islas del Espíritu Santo (Vanuatu) y poniendo rumbo a los puertos chilenos, abreviaba en varios meses (de nueve a cinco) la travesía hasta El Callao. Ignacio María de Álava, en su comunicación al director general de la Armada (de 3 de julio de 1800), habla de los vientos contrarios que soplaron durante setenta días y de las dificultades de «una navegación escabrosa y tan poco frecuentada, como que es el primer buque particular que la ejecuta», por lo cual el marino se vanagloria de haber superado tales contratiempos y, así, de haber dejado:

13 DÍAZ-TRECHUELO (1965), p. 196.

14 DÍAZ-TRECHUELO (1965), p. 192.

15 DÍAZ-TRECHUELO (1965), p. 196.

16 FLORES (1998), pp. 96-98 y p. 212.

17 El más completo estudio de la actuación de Álava en Filipinas es LASTRES (2007). El derrotero, en Archivo del Museo Naval (Madrid), Ms. 118, doc. 2, ff. 29-41.

[...] abolida la antigua, costosa y perjudicial rutina de tocar en las costas de Nueva España para pasar a las del Perú, dejando trillada una nueva senda, cuyas ventajas se han empezado a tocar tanto en aquellas, como en estas posesiones¹⁸.

Y, por otro lado, dada la parquedad de la información manejada hasta ahora, parece oportuno aportar algunos de los datos que poseemos acerca de la expedición, a partir de la consulta de los registros de llegada al Callao que contienen los manifiestos de Manila (7 de febrero de 1800) y de los registros de partida del Callao para Manila (8 de marzo del mismo año)¹⁹.

Los manifiestos de Manila hemos decidido transcribirlos íntegros en un apéndice al final del texto, bajo el epígrafe «Registro de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino*. Manifiestos en Manila de la carga para El Callao, junio-julio 1799», por lo que nos remitimos al mismo para tratar de ofrecer una visión de su cargamento. El barco fue registrado en Manila por su maestre, Juan García Sáenz, y por los factores de la compañía en la capital filipina, Francisco Crispao y Juan Francisco Urroz en junio de 1799. El comandante de la nave debía de ser Antonio Genaro de Valivián, pero su negativa a cumplimentar la derrota de Ignacio María de Álava indujo a los factores de la sociedad a proponer su sustitución al comandante en jefe de la Escuadra de Asia, de modo que el mando quedó definitivamente en manos del teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia Zamacona, de quien ya hemos hablado a propósito de la cuestión de la travesía²⁰.

El primer manifiesto se inicia con las diferentes partidas que se embarcan para enjunque: 1.196 barras de hierro planchuela doble con peso de 675 quintales, 3 arrobas y 18 ½ libras. Y a continuación se inicia la serie de los registros de mercancías. Los manifiestos de la Real Compañía tienen encabezamientos similares a este, que transcribimos para no tener necesidad de repetirlos:

Manifiesto que hacen los Factores de la Real Compañía de Filipinas en estas Islas de los efectos que con la marca y números del margen tiene prontos para embarcar de cuenta y riesgo de ella en la fragata nombrada *San Francisco Xavier (a) El Filipino*, propia de ella, que al mando de su Capitán Don Antonio Genaro Valivián (obviamente antes de su sustitución por Juan Ibargoitia) y Maestre Don Juan García Sáenz se halla próxima a emprender viaje al Callao de Lima, a la consignación de los señores Don Isidro Abarca en 1º lugar, en 2º el conde de Fuente-González y en 3º de Don Francisco Vázquez de Ucedo.

La Real Compañía se ocupó primero de las necesidades de la navegación. A ello responden los registros del enjunque ya citado, así como de los mil pesos fuertes para hacer frente a la emergencia de una arribada forzosa y el rancho y las medicinas, cuyo análisis pormenorizado hubiera dado mucha información sobre las previsiones de los marinos en cuanto a alimentación o sanidad, pero que hemos descartado por no ser el objeto de esta exposición. Aquí nos interesan los registros de dinero desde El Callao a Manila y los registros de mercancías desde Manila a Lima. En ese sentido, se puede dividir el cargamento, por un lado, entre los efectos que van de cuenta de la Real Compañía y los que remiten los particulares, en este caso no sólo menos considerables, sino, como veremos enseguida, adoptando por lo general la forma de regalos a familiares y amigos. Por otro lado, y este aspecto es el más interesante, podemos distribuir lo registrado según la procedencia de las mercancías, muchas veces sin especificar en el encabezado del registro, aunque se pueden distinguir, con escaso margen de error, las importaciones (y aquí ya resulta posible señalar un orden de importancia) que llegan de China, de la India y de las Filipinas.

Hablando sólo de los registros de la Real Compañía, los efectos de China se componen, en primer lugar, de algunas partidas de piezas de seda de diversas calidades (seda torcida o floja), de grandes remesas de tejidos también de seda de distintas clases (entre los que se pueden señalar las sayasayas, los terciopelos, los segriés, los pequines, los mantos, los gorgoranes, los buratos o las gasas), de

18 Véase SILOS (2004a), pp. 49 y 57-58 y (2004b). El autor rechaza que la arribada al puerto de Concepción (Talcahuano de la Concepción de Penco) se debiera a ningún acoso de buques corsarios ingleses, aboga por el cumplimiento de la derrota prevista desde el principio por el marino español, incluso a pesar de los vientos desfavorables que soplaron hasta llegar a las Carolinas. El Diario de Navegación de Juan Ibargoitia, en AMN, Ms. 145, doc. 1, fº 2. La comunicación de Ignacio María de Álava al director general de la Armada, en AMN, Ms. 863 bis.

19 La información procede del Archivo General de la Nación de Perú (Lima), Sección C-16, legajo 921-1731 y 1732. A esta documentación añadimos la aportada por DÍAZ-TRECHUELO (1965); FLORES (1998); PARRÓN (1995), p. 367.

20 AGN. C-16. Legajo 921-1731.

algunos tejidos de algodón o mixtos (como los mahones, los liencecillos y las cangas de diversos colores, entre los que sobresale el azul propio de Nankín), así como las piezas de géneros confeccionados (sayas, chupas, chales, pañuelos, medias, cintas, quitasoles de raso y tafetán, colchas de raso y zapatos también de raso). No podía faltar la famosa porcelana, aquí representada por esos 158 cajones de loza que figuran entre las primeras partidas registradas. Siguen otras mercancías variadas, como la canela, la piedra alumbre, los abanicos de diversos materiales, los peines de marfil, las bolas del mismo material para el juego del truco, las fichas de nácar, los preciosos alfileros de oro y plata, los dedales surtidos, los palilleros esmaltados, el papel (pintado, bermellón, de escribir) y las vajillas completas, además de los botes con todo tipo de té: perla, pajo, haysán, tonkay (verde), siaochong y paochong en nuestra documentación.

Determinar los tejidos de la India y sus procedencias es un verdadero laberinto, por el que últimamente nos están orientando algunos estudiosos de estas cuestiones. La nomenclatura de los tejidos de algodón (la gran especialidad de la exportación india) es bien variada, por lo que hemos confeccionado un glosario que ayude a distinguirlos: muselinas (el producto más solicitado), garras, bafetas, casas, elefantes, insiris, durias o dorias (producto típico de Dacca), dimitis, mahones, chitas (producto característico de Chitalong), cocos, rayadillos, lausines (todos ellos característicos de Bengala), sanas (producto típico de Patna, en Bihar) y algunos otros que no hemos llegado ni siquiera a identificar (tapis custah, lines y mansines). Ahora bien, si la procedencia regional parece relativamente bien establecida, sólo podemos señalar algunos de los centros de producción más conocidos, como Chittabully (especializado en la producción de bafetas), Lukipore, Aliabad, Bureng, Haripal y el gran centro de Dacca (en Bengala), Patna (en Bihar), Tandah o Masulipatam, en la costa de Coromandel. Otros topónimos no hemos podido identificarlos, aunque cabe pensar que son centros menores en la órbita de los grandes complejos productivos (los *aurung*). Finalmente, entre otros géneros (como los chales), los pañuelos (muy probablemente de muselina) parecen ser la especialidad de otros centros no identificados (Souty, Otocur y, sobre todo, Mukpucicat, quizás por Pulicat, en la costa de Coromandel, en nuestra documentación)²¹.

Las islas Filipinas no alcanzan el nivel de representatividad de los grandes exportadores de la China y la India. Su contribución al cargamento de la fragata de la Real Compañía se ciñe a varios cajones de cera («fruto de estas Islas»), algunos zurrones de añil, las famosas mantelerías de Ilocos, unas piezas de rayadillos («de estas Islas»), unos juegos de cama completos, otros juegos de toallas, unas partidas de algalia y de camanguián, varias cadenas de oro (de bejuquillo, de bilimbín y sencillas) y doce juegos de la *Historia General de Filipinas* (de fray Juan de la Concepción, de 1788-1792). Por último, también puede ser este el origen de los cargamentos de pimienta, quizás procedentes en última instancia de Sumatra.

Los particulares también embarcaron objetos de diversa procedencia, la mayor parte, como ya dijimos, en calidad de obsequios. Aquí, los objetos son de las más variadas procedencias, aunque abundan los productos filipinos. Don Antonio Mayoral, regidor de Manila consigna, entre otras cosas, cera, patates de Camarines, té, pastillas de Cebú, peinetas de carey, una partida de nuez moscada, varios pares de chapines y un bastón (bejuco) con puño de oro. Ignacio María de Álava, el comandante de la escuadra de Asia, envía a Chile unas prendas, unos objetos de marfil y dos cajitas de tinta china, y a Lima, unos textiles y ocho canastitos de marfil. También otros personajes mandan regalos de desigual entidad, valor y procedencia, entre los que figuran el piloto Manuel Ignacio Valverde y el capitán de la fragata, Juan Ibargoitia.

Como ya se dijo, la fragata transportó también la carga de *El Rey Carlos* que estaba destinada a Cádiz a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, pero que ahora, como consecuencia de la guerra, se enviaba a través del Callao y, posteriormente, en otro barco, a través del cabo de Hornos²². Hemos podido consultar el «Registro de la carga de la Fragata *El Filipino*» con destino a Cádiz, por lo que podemos ofrecer también los manifiestos correspondientes a este cargamento (enteramente de cuenta de la Real Compañía), que incluye, sobre todo, varias partidas de sedas chinas de todas clases («al estilo de Valencia», trama torcida, hilandera en rama, trama en rama, torcida, hilandera torcida, trama torcida, pelo torcido, mazo, quiña, floja) y procedencias (Cantón, Nankín, Quanzhou), a las que

21 La identificación de la producción y la toponimia de la India la debemos a las recientes obras de RIELLO & ROY (2009); ESTABLET (2017); CHAUDHURI (2017).

22 DÍAZ-TRECHUELO (1965), p. 216.

se suman 444 sacos con 4.143 arrobas de pimienta de Sumatra y 175 sacos con 700 arrobas de pimienta de Filipinas²³. Una carga por tanto algo distinta de la que se desembarca en El Callao está destinada a Cádiz, prácticamente monopolizada por las grandes remesas de seda china y de pimienta de Sumatra y, en menor grado, de Filipinas.

Posteriormente, en el mes de marzo, la fragata zarparía para Manila llevando los habituales 500.000 pesos fuertes de plata (a los que Carmen Parrón añade los 5.000 pesos registrados por Francisco Javier Moreno)²⁴. Sobre el cargamento de vuelta destinado a Manila, hemos consultado el registro de la fragata, fechado el 8 de marzo, que ofrece interesantes anotaciones (aunque en esta ocasión no hemos confeccionado ningún apéndice)²⁵.

Don Isidro Abarca, comisionado de la Real Compañía registra 500.000 pesos fuertes en plata en 167 cajones (con derechos de salida al 9,5% según R.O. de 20 de junio de 1793, lo que supone 47.500 pesos). Don Francisco Moreno registra 5.000 pesos fuertes. Otros varios interesados registran pequeñas partidas de cascarilla y chocolate, probablemente destinadas a regalos. La Real Compañía, por supuesto, registra todos los pertrechos del barco, es decir 1.186 barras de cobre (con más de dos mil cien quintales de peso), más unas barras de estaño y cobre, libres del derecho de salida, con destino a Cádiz, y el material de lastre, constituido por 2.971 lingotes y galápagos de plomo (3.806 arrobas y 7 libras), que son los mismos embarcados en Manila y que no se desembarcaron en El Callao, más todo lo incluido bajo las rúbricas de «rancho», «caja de botica», «cajón de cascarilla», «medicinas», «frutos y efectos». Por último, figura un «registro de efectos embarcados de cuenta de la Real Hacienda y para el auxilio de la Escuadra de Asia al mando del Señor Don Ignacio María de Álava», que, como ya se ha repetido, en aquellos momentos tenía a su mando una flota para defender las islas Filipinas de posibles ataques ingleses.

Desafortunada fue, en cambio, la segunda expedición del *San Francisco Xavier (a) El Filipino*. La fragata, en efecto, volvió a fletarse desde Manila con destino al Callao el 13 de julio de 1800 (menos de dos meses después de su entrada en Manila), con un cargamento de géneros de Asia valorado en 8.459.945 reales de vellón (es decir, en unos 563.000 pesos fuertes), pero, tras trece meses de errática navegación, hubo de hacer arribada en el puerto de San Blas, con graves daños en su casco y su arboladura. En tales condiciones, la nave no pudo reanudar su travesía, por lo que su cargamento fue transportado para su venta a México, mientras su capitán, de nuevo Juan Ibargoitia, moría en Tepic el 25 de agosto de 1801. Aunque es lo más probable, no sabemos con seguridad si este fue el fin de la fragata, pero en todo caso a partir de ahora desaparece de nuestra documentación²⁶.

Otra información sobresaliente a partir de los datos disponibles se refiere a la proporción de los productos de diversa procedencia en las remesas de géneros desde Asia al puerto del Callao, siempre a bordo de los barcos de la Real Compañía. El hecho de poseer los valores de los productos embarcados en Manila a fines de 1812 por la fragata *Santa Rosa de Lima (a) La Ramoncita* nos permite una aproximación, siquiera sea puntual a dicho origen, que resultaría ser el siguiente: China suministraría el 53% de las mercancías; la India, el 37%; y las Filipinas, el 10%²⁷. Tras destacar el significativo avance los géneros de la India en la composición de la carga (antes del establecimiento de la línea directa con Calcuta) y la presencia ya visible de los productos filipinos («de la tierra», en el argot de la época), podemos comparar estos porcentajes con los ofrecidos por los barcos que navegaron a Acapulco entre 1815 y 1818: China e India (sin desglosar) aportan más del 93%, mientras Filipinas solo proporciona algo más del 6%, lo cual puede querer decir que la política de fomento de la

23 AGN. C 16. 921-1731. Son los registros nº 1, 2 y 3 (en el Apéndice).

24 PARRÓN (1995), p. 397.

25 AGN. C 16. 921-1732

26 DÍAZ-TRECHUELO (1965), p. 217; SILOS (2004). El *San Francisco Javier (a) El Filipino* no pudo beneficiarse de la nueva derrota diseñada por Ignacio María de Álava, el 15 de noviembre de 1802, poco antes de dar por terminada su misión en Filipinas, que, concebida para la etapa de paz que se avecinaba (y por ello «más segura y más breve que las que se han trazado para tiempos de guerra»), debía de ser la seguida por la corbeta *San Rafael (a) Palas*. La ruta atravesaba el estrecho de Gaspar y el estrecho de la Sonda (por el canal que separaba la gran isla de Sumatra de la pequeña del Príncipe) y, tras navegar al este de Nueva Zelanda, tomaba el paralelo 40° Sur hasta llegar a unas doscientas leguas de las costas chilenas, desde donde, tras avistar la isla de Juan Fernández, se dirigía, por las islas de Sangayán y San Lorenzo, al puerto del Callao. El retorno se hacía siguiendo el paralelo 12° Sur y, cortando la línea del Ecuador, el paralelo 13° Norte, hasta llegar a la isla de Guam en las Marianas, desde donde se ponía rumbo a Filipinas hasta llegar primero a Zamboanga en Mindanao y, finalmente, a Manila (AMN. Ms. 118, documento 3, ff. 42-68).

27 Los datos de la fragata (antes corbeta) en AGN. C 16, legajo 989-2159. Registro de la fragata *Santa Rosa de Lima (a) La Ramoncita*. Manifiestos en Manila, noviembre 1812. Géneros de la Real Compañía de Filipinas.

producción del archipiélago tuvo más incidencia en el espacio peruano que en el novohispano, aunque faltarían más datos para llegar a conclusiones más seguras²⁸.

En conclusión, la primera travesía del navío *San Francisco Javier (a) El Filipino* respondió a una emergencia (la guerra contra Inglaterra), pero esta situación pasó de coyuntural a estructural, pues ya el comercio directo entre Perú y Asia (no sólo con Manila, sino también con Calcuta y con Cantón, aunque esta última ruta no se convirtió en efectiva), sin necesidad de ninguna urgencia bélica ni de ningún otro tipo, había entrado de modo decisivo en los planes de la Real Compañía de Filipinas. La aventura del *Filipino* fue, pues, al mismo tiempo un fenómeno excepcional y tópico, ensayado en la coyuntura de la guerra contra Inglaterra, pero llamado a prolongarse no sólo en estas especiales circunstancias (que enseguida quiso aprovecharse con la inmediata segunda travesía de la fragata, de tan negativos resultados), sino ya durante los siguientes veinte años, todo el periodo de vigencia que restaba al sistema comercial español del Pacífico.

APÉNDICE

Registro de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino*.
Manifiestos en Manila de la carga para El Callao, junio-julio 1799.
(Archivo General de la Nación. Lima. Serie C16. Legajo 921-1731).

«Manifiesto que hacen los factores de la Real Compañía de Filipinas en estas Islas para embarcar en la fragata San Francisco Javier (a) El Filipino, que se halla próxima a hacer viaje al puerto del Callao de Lima» (junio 1799).

Para enjunque: 1.196 barras de fierro planchuela doble con peso de 675 quintales, 3 arrobas y 18 ½ libras.

Registros n° 1-7. Real Compañía.

- 102 cajones de loza de china.
- 50 cajones de piedra alumbre de China.
- 132 cajones de cera de 1 ½ quintal neto, fruto de estas Islas.
- 56 cajones de loza de China.
- 154 cajones de piedra alumbre de a 2 quintales.
- 120 sacos de pimienta de a 6 arrobas.
- 100 sacos de pimienta de a 5 arrobas.

Registro n° 8. Real Compañía.

- 150 piezas de pañuelos de Souty ordinarios.
- 150 piezas de pañuelos de Souty finos.
- 50 piezas garras de Berboen.
- 100 piezas de bafetas de Chitabuly [Chittabully] finas.
- 100 piezas de bafetas de Jugdea.
- 100 piezas de bafetas de Lokipor [Lukipore].
- 64 piezas de bafetas de Alliabad [Aliabad].
- 63 piezas de bafetas de Buron [Bureng].
- 70 piezas de casas de Elampor.
- 72 piezas de casas de Nincapaís.
- 73 piezas de casas de Sanasapor.
- 65 piezas de casas de Lokipor [Lukipore].
- 60 piezas de casas de Sugetpor.
- 70 piezas de casas de Buron [Bureng].

²⁸ Archivo General de la Nación. México. Filipinas, vol. 49, f. 403: Estado de los cargamentos introducidos en Acapulco por los buques del comercio de Manila desde el año de 1815 hasta el de 1818 con expresión de las cantidades que han registrado en su retorno, derechos que ellos han satisfecho en esta Tesorería de Hacienda Pública por los efectos que de dichos cargamentos han extraído para el puerto de Guaymas y caudales que les queda pendientes de registrar.

- 86 piezas de casas de Buron [Bureng].
- 60 piezas de sanas de Patna.
- 61 piezas de sanas de Patna.
- 74 piezas de casas de Comercoly.
- 90 piezas de casas de Harial [Haripal].
- 88 piezas de casas de Tandah.
- 88 piezas de casas de Sollosouty.
- 68 piezas de casas de Beesouty.
- 616 piezas de elefantes de diferentes puñones.
- 215 piezas de pañuelos de Otocur.
- 200 piezas de pañuelos de 18 puñones.
- 145 piezas de pañuelos de 18 puñones.
- 186 piezas de pañuelos de 24 puñones.
- 297 piezas de pañuelos de Mukpulicat finos.
- 194 piezas de pañuelos de Mukpulicat medianos.
- 160 piezas de pañuelos de Mukpulicat ordinarios.
- 158 piezas de pañuelos.
- 958 piezas de pañuelos de Burgos [*sic*].
- 150 piezas de tapis coustah medianos.
- 150 piezas de tapis coustah ordinarios.
- 202 piezas de isiríes [¿insiris?] blancos.
- 87 piezas de durias de varias calidades.

[En una nota se da cuenta del deterioro de varias piezas en el traslado de Manila a Cavite. Se perdieron piezas de bafetas, casas y pañuelos de Otocur, que se sustituyeron por piezas de casas, elefantes y pañuelos].

Registro nº 9. Real Compañía.

- 150 piezas de manta anqué blanca.
- 450 piezas de mahones.
- 91.632 varas de liencecillo de 1ª.
- 12 chucubites de liencecillo de 2ª.
- 12 chucubites de liencecillo de 2ª.
- 43.535 varas de liencecillo de 2ª.

Registro nº 10. Real Compañía.

- 60 piezas de garras.
- 742 piezas de casas (Sanasapor, Nincapaís, Elampor, Buron [Bureng]).
- 216 piezas de sanas de Patna (141 finas).
- 298 piezas de dimitis de Dacca.
- 229 piezas de coustah finos.
- 199 piezas de pañuelos finos de muselina.
- 161 piezas de coustah superfinos.
- 140 piezas de pañuelos chales.
- 88 piezas de muselinas bordadas.
- 100 piezas de muselinas lisas.
- 34 chales.
- 30 muselinas lisas finas.
- 10 muselinas bordadas de platilla.
- 450 piezas de mahones.

Registro nº 11. Real Compañía.

- 8 cajones arpillados cada uno con 1 pico de seda torcida de todos colores.
- 3 cajones de seda floja blanca de 1ª.
- 1 cajones con 600 pares de medias de seda listadas.
- 2 cajones con 300 pares de medias de algodón también listadas.

- 200 piezas de sayasayas (de varios colores).
- 82 piezas de terciopelo (lisos y listados en negro, azul, punzó y blanco).
- 60 piezas de segríes (diversas características).
- 20 paquetes de cintas de una pulgada.
- 16 paquetes de cintas más finas.
- 101 cajitas de abanicos de diversas clases y diversos países (palorrosa, sándalo, hueso calado, charol encarnado, marfil).
- 600 abanicos de cola de pescado.
- 400 mazos de a 12 peines cada uno de marfil.
- 12 juegos de a 4 bolas para trucos de marfil.
- 37 juegos de a 140 fichas cada uno de concha nácar.
- 72 alfileros de plata y oro con esmalte.
- 72 dedales surtidos.
- 6 palilleros todos dorados con esmalte y sin él.
- 6 dedales.
- 50 quitasoles de raso verde (para bolsillo).
- 25 quitasoles de tafetán doble (para bolsillo).
- 25 quitasoles de tafetán carmesí (para bolsillo).
- 50 quitasoles de raso verde de bastón.
- 25 quitasoles de tafetán doble de bastón.
- 25 quitasoles de tafetán carmesí.
- 50 quitasoles de tafetán verde grandes.
- 10 quitasoles de tafetán mejores.
- 15 quitasoles de tafetán carmesí.
- 25 quitasoles de raso verde.
- 264 piezas de papeles pintados (diversos colores).
- 137 botes de té (de diversas clases: jaysán [haysán], perla, tonkay [verde], siauchón [siaocong], pauchón [paocong] y pajo).
- 16 picos de papel de escribir de Cantón superior.
- 3 picos de papel de escribir de Nankín fino.
- 6 cajones toscos con torres (de diversos tamaños) de piedra lard.
- 10 cajones que contienen las piezas siguientes de vajillas de metal (bien especificadas): 288 trincheros, 120 soperos, 16 juegos de 5 platonos, 8 soperas grandes con sus platos y tapa (8 soperas segundas, 4 soperas terceras, 8 soperas cuartas), 8 flamenquillas grandes (y 8 de 2ª), 8 ensaladeras grandes (y 8 de 2ª), 12 salseras, 24 saleros con sus cucharitas, 24 pies para botellas, 8 palanganas con sus jarros, 8 juegos de vinagreras, 8 pares de candeleros, 16 vidrios para vinagreras).
- 100 piezas de lanillas azul turquí.
- 150 cates de seda floja amarilla.
- 140 piezas de raso (de diversos colores).
- 200 piezas de mantos.
- 20 piezas de gorgoranes azul turquí.
- 20 piezas de buratos de color punzó.
- 28 piezas de sayas de terciopelo.
- 6 piezas de terciopelo.
- 10 piezas de gazas [gasas].
- 7 piezas de mansines bordados para vestidos.
- 6 piezas de sarga bordadas para vestidos.
- 6 piezas de raso blanco bordadas para chupas.
- 5 piezas de manto blanco bordadas para chupas.
- 150 pares de zapatos de raso bordados de diferentes colores.
- 18 colchas de raso bordado.
- 78 cates de cintas de colores.
- 20 piezas de pequines sobre blanco.
- 577 piezas de papel (con fondo de diversos tonos).
- 2000 abanicos de cola de pescado.

960 papeles de bermellón.

Registro nº 12. Registro de Don Antonio Madrigal, regidor de Manila, a Don Francisco Javier Moreno, alcalde del crimen de la Real Audiencia de Lima:

3 quintales de cera labrada.
3 petates de Camarines [Filipinas].
4 cajoncitos de cha o té.
2 cajoncitos de pastillas de Cebú [Filipinas].
2 piezas de raso negro de Lanquín [Nankín, China].
12 peinetas de carey.
2 piezas de chitas finas de 1ª.
2 piezas de paños de Mosilipatan (Masulipatan).
28 abanicos con varillas de madera.
1 envoltorio con cincuenta nueces moscadas.
4 piezas de muselinas bordadas de oro y plata.
1 envoltorio con una pieza de coco.
1 sobrecama.
1 pieza de paños de muselina.
66 pares de chapines.
2 corsés.
1 bejuco con puño de oro.

Registro nº 13. Real Compañía.

Efectos de las Islas.
40 zurrones de añil de a 2 quintales y 80 libras cada uno.
14 cajones de cera de a 96 arrobas cada uno.

Registro nº 14. Real Compañía.

100 cajones con un pico cada uno de canela de China.

Registro nº 15. Real Compañía.

108 fardos de mahones de a 450 piezas cada uno.
4 fardos a 150 piezas de pañuelos de muselina ordinaria a 10 en pieza.
2 fardos a 52 piezas de casas de Buron [Bureng].
27 piezas de elefantes de 36 puñones.
2 fardos a 186 piezas de pañuelos encarnados de 18 puñones.
17.581 paos (*sic*) de liecencillo de Cantón.
40 piezas de raso floreado.
48 piezas de rasos lisos.
21 piezas de rasos lisos.
15 piezas de terciopelo negro liso.
15 piezas de terciopelo azul turquí, listadas y lisas.
15 piezas de terciopelo blanco y azul turquí liso.
50 sayas de terciopelo.
650 piezas de sayasayas de varios colores.
568 pares de medias de algodón.
10 piezas de terciopelo de miniatura de varios colores.
40 piezas de mantos pintados de fondo color canario.
20 piezas de mantos pintados.
1.000 abanicos cada uno ordinarios.
9 cajones con 120 piezas cada uno de cangas azules.
225 piezas de lanillas azules.
1 cajón (6 colchas de raso bordadas, 10 colchas de raso bordadas, 15 cortes de vestidos con flecos de sargas bordadas, 10 cortes de vestidos de seda de plata y oro, 200 chupas bordadas de seda de plata y oro, 100 pares de zapatos de raso y 10 piezas de gasas listadas).

50 quitasoles verdes.
3 cajones con ½ pico cada uno de seda floja amarilla.
1 pico y 87 ½ cates de seda floja blanca 1ª de Cantón.
50 piezas de buratos [de color] punzó.
1 cajón (100 juegos de fichas de varias clases, 94 palilleros de plata afiligranados de diferentes hechuras y 60 cajas de charol para fichas).
5 cajones con varios juegos de papeles pintados.
1 cajón con un juego de papeles pintados.
2 cajones con dos juegos de papeles pintados.
7 cajones con 900 papeles cada uno de bermellón de a 1 tael.
5 picos de seda torcida de 1ª de colores.
2 cajones con 73 ½ cates de cintería matizada.
35 cates de cintas.
361 piezas de rayadillos de estas Islas.
Sahumerio: 38 arrobas y 8 libras de camangián.
1 bulto (1 colcha de 4 paños de raso carmesí, 1 colcha amarilla de raso bordada de seda, 4 piezas de raso liso, canario, rosa, verde y perla y 2 piezas de raso dibujo mediano lila y perla).
1 bulto (cama imperial completa con su colcha de raso azul celeste bordada de plata, oro y esmalte de 4 paños).
20 picos de canela de China.
8 picos de papel para escribir.
56 cates de té jaisán [haysán].
8 cajones a 56 cates de té jaisán [haysán].
3 cajones a 40 cates de té pauchón [paochong].
13 envoltorios con 50 piezas cada uno de terlingas y quenelén (¿?) de varias clases.
1 dicho con 51 piezas id. Id. Id.
2 dicho con 10 id. Id. Id.
1 dicho con 60 id. Id. Id.

Registro nº 16. Ignacio María de Álava, Comandante General de la Escuadra de Asia. Efectos de regalo a Chile y Lima.

A Chile: Un cajón rotulado al Sr. gobernador intendente y comandante de la Frontera de Chile que contiene lo siguiente: 1 colcha de raso bordada, 1 canastilla de marfil, 1 abanico de marfil, 2 cajitas de tinta china y dos gorros de señora para adorno de la cabeza).

A Lima (al Sr. Silvestre Amenábar): un cajón que contiene lo siguiente: seis canastitos de marfil con diferentes cifras, un cajón con otros dos canastitos (id. Id. Id.) y otro cajón con una pieza de lienzo llamado coco y 12 cates de cintas de varios colores.

Registro nº 17. Real Compañía.

13 piezas de mantelería de Ilocos [Filipinas].
12 toallas.
6 piezas de mantelería de Ilocos [Filipinas].
3 piezas de cotonía de Ilocos [Filipinas].
11 piezas de mantelería de Ilocos [Filipinas].
17 piezas dibujo de mantelería como terlingas.
18 toallas todas blancas.
12 toallas con listas azules y de [color] coyote.
12 juegos de la *Historia General de Filipinas* con licencia de la Comisaría Principal del Santo Oficio de esta Ciudad.
239 ½ onzas de algalia.
1 cajón (7 cadenas de oro de bejuquillo, 4 cadenas de oro de bilimbín y 2 cadenas de oro sencillas).

Registro nº 18. [Falta en nuestra documentación].

Registro nº 19. Real Compañía.
Rancho.

Registro nº 20. Real Compañía.
790 piezas de elefantes.
154 chucubites de liencecillo de 1ª.
5 picos de canela de China.

Registro nº 21. Real Compañía.
500 piezas de cangas blancas de 1ª de Cantón.

Registro nº 22. Real Compañía.
2 cajas de medicinas para el gasto de los individuos de dicho buque.

Registro nº 23. Marqués de Villamediana.
Regalo para don Francisco Javier Moreno: 1 pieza de muselina bordada de oro y plata.

Registro nº 24. Don Juan José García Sáenz, maestre de la fragata.
1 cajita de fichas para el juego y 1 pieza de muselina bordada (para Don Isidro Abarca).
1 pieza de muselina lisa y 2 piezas de corbatas de muselina (para Don José Correa).
2 medias piezas con 12 pañuelos de muselina (para Don Matías Larreta).
1 pieza de pañuelos blancos de muselina (para el muy reverendo padre fray Carlos Quevedo).

Registro nº 25. Don Juan Agustín del Águila e Ycaza.
Regalo para Don Pedro del Águila e Ycaza: 1 cajoncito con un juego de té.

Registro nº 26. Manuel Ignacio Velarde, uno de los pilotos de la fragata.

Obsequio:

4 manteles.

24 servilletas.

20 paños de manos y cara.

14 tapa bandejas.

4 piezas de tejidos blancos, todos de la provincia de Ilocos.

60 enaguas de liencecillo de China con sus bordaditos todos al remate.

8 cañas para bastones con sus puñitos y listoneras de oro.

[Unida va la siguiente petición a los factores de la Real Compañía: «El licenciado Don Manuel Callejas [...] dice que tiene ánimo de hacer un obsequio en la ciudad de Lima con los efectos que contiene la siguiente lista (que no consta en nuestra documentación) [...] consignándolos para su conducción, custodia y entrega a Don Manuel Ignacio Velarde, uno de los pilotos del expresado buque»]

Registro nº 27. Real Compañía.
1.000 pesos fuertes para gastos de arribadas.

Registro nº 28. Francisco Arnedo Ximénez y Antillón.

Regalo en Lima al teniente coronel Don Gabino Gayema: 2 sobrecamas de raso bordadas y 1 pieza de la misma especie negra.

Registro nº 29. Juan de Ayala.

Regalo a Don Manuel de Gorbea y Vadillo del comercio de Lima:

1 pieza de raso negro de Lanquín [Nankín].

1 pieza de muselina bordada de hilo de oro.

1 cadena de oro de resplandor de dos vueltas de materia y hechura de este país.

Registro nº 30. Equipaje del comandante Juan Ibargoitia:

20 piezas de pañuelos de muselina ordinarios de 8 en pieza.
8 piezas de muselina lisa.
1 pieza de muselina bordada de seda.
2 sayas con sus paños bordados.
1 pieza de doreas.
13 piezas janadanis.
50 casas francesas [*sic*].
300 camisas hechas.
400 piezas de mahones.

Manifiesto de los efectos destinados a Cádiz (presumiblemente de *El Rey Carlos*). Son 3 registros aparte pues el mazo viene rotulado como nº 2, con la explicación delante de que ahora se consignan los efectos destinados a España y que van en tránsito a Cádiz.

Registro nº 1. Real Compañía de Filipinas.

26 picos de seda al estilo de Valencia.
21 picos de seda trama torcida.
12 picos de seda hilandera en rama o pelo hilado.
11 picos de seda trama en rama.
28 picos de seda torcida (1ª de Cantón).
28 picos de seda pelo torcida.
6 picos de seda hilandera torcida de Nankín.
6 picos de seda trama torcida.
2 picos de seda hilandera en rama de pelo hilado
2 picos de seda trama en rama.
4 picos de seda torcida (1ª de Cantón).
4 picos de seda pelo torcido.
20 picos de seda mazo 1ª de Nankín.
8 picos de seda mazo 1ª de Cantón.
9 picos de seda mazo 2ª cabeza.
4 picos de seda blanca torcida de 1ª.
5 picos de seda torcida blanca de 2ª.
500 piezas de lines.
500 piezas de buratos.
19 picos de seda quiña 1ª de Chancheu [Quanzhou].
7 picos de seda torcida 1ª de Chancheu [Quanzhou].
6 picos de seda torcida de 1ª.
4 picos de seda floxa de 1ª.
2 colgaduras para cama imperial sobre raso bordado de seda.
20 colchas.
200 piezas de lausines.
50 piezas de mansines.
100 piezas de sargas dobles.
302 sacos con 2412 arrobas de pimienta de Sumatra.

Registro nº 2. Real Compañía.

5 picos, 1 cate, 4 taeles de seda torcida 1ª de Cantón.

Registro nº 3. Real Compañía

142 sacos con 1731 arrobas de pimienta de Sumatra.
175 sacos con 700 arrobas de pimienta de las Islas.

[En una nota se «cancelan como vendidos en esta capital» siete cajones. Lima a 22 de diciembre de 1801].

GLOSARIO

GÉNEROS

Algalía: sustancia de origen animal de olor fuerte y sabor acre, muy empleada en farmacia y perfumería.

Bafeta: tejido de algodón de la India (producido especialmente en Chittabully, Bengala).

Bejuco: arbusto filipino de tallo delgado, largo y flexible.

Bilimbín: arbusto filipino.

Bolas de truco: juego muy popular parecido al billar.

Burato: tejido transparente de seda de China.

Camanguián: sahumero, sustancia aromática parecida al estoraque.

Canga: tejido chino de algodón (el de color azul es el típico de Nankín).

Casa: tejido de algodón de la India.

Coco: tejido de algodón de la India.

Color Coyote: color gris amarillento.

Color Punzó: color rojo vivo.

Cha: palabra usada por los portugueses para designar el té.

Charol: laca, barniz brillante y permanente aplicado a diversos materiales (cueros, maderas).

Chita: tejido de algodón típicamente bengalí (de la ciudad de Chitalong)

Dimitis: tejido de algodón la India (producido especialmente en Bengala, aquí en Dacca).

Duria o **Doria:** tejido fino de algodón de la India, producido especialmente en Bengala (los más solicitados son los de Huglí).

Elefante: tejido de algodón de la India.

Flamenquillas: platos medianos entre el trincherero y la fuente.

Garra: tejido de algodón de la India.

Gorgorán: tejido de seda con cordoncillo de China.

Insiris (isiríes, en el documento): tejido de algodón de la India.

Lausín: tejido de seda chino.

Liencecillo: lienzo chino (normalmente procedente de Amoy o de Cantón).

Mahón: tela fuerte de algodón de China (especialmente producida en Nankín).

Manta anqué: tipo característico de manta de China.

Manto: tejido de seda chino.

Muselina: nombre originario de la ciudad iraquí de Mosul, tejido fino de seda o algodón, el producto fundamental de la importación española.

Papel Bermellón: papel pintado de color rojo vivo de tono anaranjado.

Pekín: tela de seda china, cuyo nombre indica su procedencia.

Rayadillo: tejido de algodón, rayado como su nombre indica, producido en la India y en Filipinas.

Sana: tejido de algodón de la India.

Sarga: tela pintada, en general para recubrir las paredes.

Sayasaya: tejido chino similar al tafetán.

Segrí: tejido de seda chino.

MEDIDAS

Cate: medida de peso que equivale a 632 gramos (centésima parte del pico).

Chucubite: cesto de origen mexicano que contenía unas 600 varas de Manila.

Pico: medida de peso que equivale a 63,2 kg.

Tael: medida de peso que equivale a unos 40 gramos.

REFERENCIAS

ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (2013a). «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII». En JIMÉNEZ, A.; LOZANO, J. J.; SÁNCHEZ-MONTES, F.; BIRRIEL, M. (eds.). *Construyendo Historia*. Granada: Universidad de Granada, pp. 539-557.

ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (2013b). «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico». En LOBATO, I. y OLIVA J. M. (eds.). *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva, pp. 325-380.

ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (2014a). «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos». En BAUDOT, M. (ed.). *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Polifemo, pp. 331-371.

ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C. (2014b). «La Armada en Filipinas (1765-1784)». En *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, pp. 93-116.

BORAH, W. (1954). *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*. Berkeley (Ca): University of California Press.

CAPELLA, M. y MATILLA TASCÓN, A. (1957). *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico*. Madrid: Cámara de Comercio e Industria.

CHAUDHURI, S. (2017). *Companies, Commerce and Merchants. Bengal in the Pre-Colonial Era*. Londres-Nueva York: Routledge.

COSANO MOYANO, J. (1983). «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII». *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía*. Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, t. I, pp. 553-569.

DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L. (1963). «El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII». *Revista de Indias*, núm. 93-94, pp. 463-485.

DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L. (1965). *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos.

ESTABLET, C. (2017). *Répertoire des tissus indiens importés en France entre 1687 et 1769*. Aix-en-Provence: Institut de Recherches et d'Études sur le monde arabe et musulman.

FISHER, J.R. (1985). *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of FreeTrade, 1778-1796*. Liverpool: Institute of Latin American Studies.

FISHER, J.R. (1992). *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America, 1797-1820*. Liverpool: Institute of Latin American Studies.

FLORES, R. (1999). «El destino manifiesto de un mercader limeño a fines del siglo XVIII: de comerciante a consignatario. La vida y negocios de Don Isidro Abarca. Conde de San Isidro». En MAZZEO DE VIVÓ, C. A. (ed.). *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 89-131.

FLORES GUZMÁN, R.A. (1998). *Un proyecto comercial borbónico a fines del siglo XVIII. La Real Compañía de Filipinas en el Perú, 1785-1820* (Tesis de licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima [inédita].

HERRERO GIL, M.D. (2008-2009). «El 'Punto de Vista' o la revisión de dos viajes». *Revista Española del Pacífico*, núm. 21-22, pp. 89-132.

HERRERO GIL, M.D. (2013). *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*. Madrid-Sevilla: CSIC, Universidad de Sevilla, Diputación de Sevilla.

IWASAKI CAUTI, F. (1992). *Extremo Oriente y el Perú en el siglo XVI*. Madrid: Editorial Mapfre.

LASTRES PARDO, R. (2007). *La escuadra de Asia, 1795-1803* (Tesis de licenciatura). Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid [inédita].

MALLARI, F. (1989). «The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787», *Philippine Studies*, vol. 37, 4, pp. 412-439.

- MAZZEO DE VIVÓ (ed.). *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- MEDRANO, J.M. y MALAMUD, C. (1988). «Las actividades de los Cinco Gremios Mayores en el Perú. Apuntes preliminares». *Revista de Indias*, núm.182-183, pp. 421-433.
- MUÑOZ SERRULLA, M. T. (2015a). *La moneda castellana en los reinos de Indias durante la Edad Moderna*. Madrid: Editorial UNED.
- MUÑOZ SERRULLA, M. T. (2015b). *La moneda de Indias, 1700-1810* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma, Madrid [inédita].
- PARRÓN SALAS, C. (1995). *De las Reformas Borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Imprenta de la Academia Militar del Aire.
- PINTO RODRÍGUEZ, J. (1991). «Los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el Comercio Colonial en el siglo XVIII». *Revista de Indias*, núm. 192, pp. 293-326.
- QI, H. (2013). «La influencia del Galeón de Manila sobre la dinastía Ming». En Brasó Broggi, C. (coord.). *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shanghai: Biblioteca Miguel de Cervantes, pp. 67-104.
- RIELLO, G. y ROY, T. (eds.) (2009). *How India Clothed the World. The World of South Asia Textiles, 1500-1850*. Leiden-Boston: Brill.
- RUIZ RIVERA, J. (1976). «La Casa Uztáriz, San Ginés y Compañía». En *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. Cádiz: Instituto de Estudios Gaditanos, pp. 183-199.
- RUIZ RIVERA, J. (1985). «Intento gaditano de romper el monopolio comercial novohispano-filipino». En *IV Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos, vol. I, pp. 147-179.
- SCHURZ, W. L. (1918). «Mexico, Perú and the Manila Galleon». *Hispanic American Historical Review*, vol. I - 4, pp. 389-402.
- SCHURZ, W. L. (1939). *The Manila Galleon. Spanish Trade with the Philippines*. Nueva York: E. P. Dutton and Company.
- SILOS RODRÍGUEZ, J. L. (2004a). «Marinos olvidados. Teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona, 1765-1801 (I)». *Revista de Historia Naval*, núm. 84, pp. 41-61.
- SILOS RODRÍGUEZ, J. L. (2004b). «Marinos olvidados. Teniente de fragata Juan Antonio Ibargoitia Zamacona, 1765-1801 (II)». *Revista de Historia Naval*, núm. 85, pp. 7-26.
- VILLA ESTEVES, D.M. (1999). «Liderazgo y Poder: la élite comercial limeña entre el Comercio Libre y la Guerra de la Independencia. (El caso de Antonio de Elizalde)». En MAZZEO DE VIVÓ, C. A. (ed.). *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 133-173.