

El Galeón de Manila

El comercio transpacífico entre Filipinas y Nueva España

CARLOS MARTÍNEZ SHAW

UNED/REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

El continente americano, como es bien sabido, no sirvió de barrera a la expansión española del siglo XVI. El descubrimiento en 1513 por Vasco Núñez de Balboa del Mar del Sur inició el ciclo de exploraciones que hizo del Océano Pacífico un lago español en el siglo XVI. La navegación en aquellas aguas tuvo diversos objetivos, como fueron, por este orden, la instalación de una base en las islas Molucas, el establecimiento de una plataforma frente a las tierras de Asia y en particular China (las islas Filipinas) y la demanda de la *Terra Australis*, que llevó a los exploradores españoles hasta las islas Salomón, las islas Marquesas, la Australia del Espíritu Santo (Vanuatu) y el estrecho de Torres entre Nueva Guinea y Australia.

Finalmente, Carlos V renunció a las Molucas en 1529 a favor de Portugal (por el tratado de Zaragoza) y Felipe III renunció a proseguir la demanda de la tierra austral en 1607, con lo que la principal adquisición fue el archipiélago de las Filipinas, que permitió a España abrirse camino hacia los vecinos reinos asiáticos.

El tráfico entre Filipinas y México fue inaugurado en 1565 por el galeón *San Pedro*, que, llevando como capitán a Felipe de Salcedo y como piloto mayor a Andrés de Urdaneta, arribaría al puerto de Acapulco, que se convertiría desde entonces en la cabecera americana del Galeón de Manila.

La línea alcanzó su regulación característica a partir de 1593, fecha en la que se estableció la navegación de dos barcos anuales (que la conveniencia de los mercaderes refundiría pronto en uno solo), y el embarque en Manila de mercancías por un valor de 250.000 pesos y en Acapulco, como contrapartida, el doble en pesos fuertes. El galeón partía de Cavite, el

puerto vecino de Manila en la desembocadura del río Pasig, en el mes de julio, para aprovechar el monzón de verano, siguiendo la corriente marina de Kuroshio desde que llegaba a la altura de Japón y hasta las costas de California, llegando a Acapulco en diciembre (entre Navidad y Año Nuevo por lo regular), momento a partir del cual tenía lugar la descarga y se celebraba la feria anual, con concurso de mercaderes de México, pero también de Puebla, de Oaxaca y de otras poblaciones vecinas, bajo la supervisión del alcalde mayor y el castellano del fuerte de San Diego, levantado en 1617. En el mes de marzo o, a más tardar, de abril, el galeón abandonaba Acapulco y tras tocar en las islas Marianas (Guam) llegaba a Manila en julio, a tiempo de ver zarpar a su sucesor en la travesía.

La navegación fue, durante los dos siglos y medio de vigencia de la ruta, relativamente segura, aunque hubo, sin embargo, algunas épocas aciagas, como la década final del siglo XVII, cuando un barco naufragó a la altura de las Marianas, otro se incendió en alta mar y un tercero se precipitó contra las costas filipinas, del mismo modo que en otros momentos la ambición propició también algún desastre, como el naufragio en 1751 del galeón *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, un navío de espléndida fábrica que se hundió en el Pacífico a causa del exceso de carga.

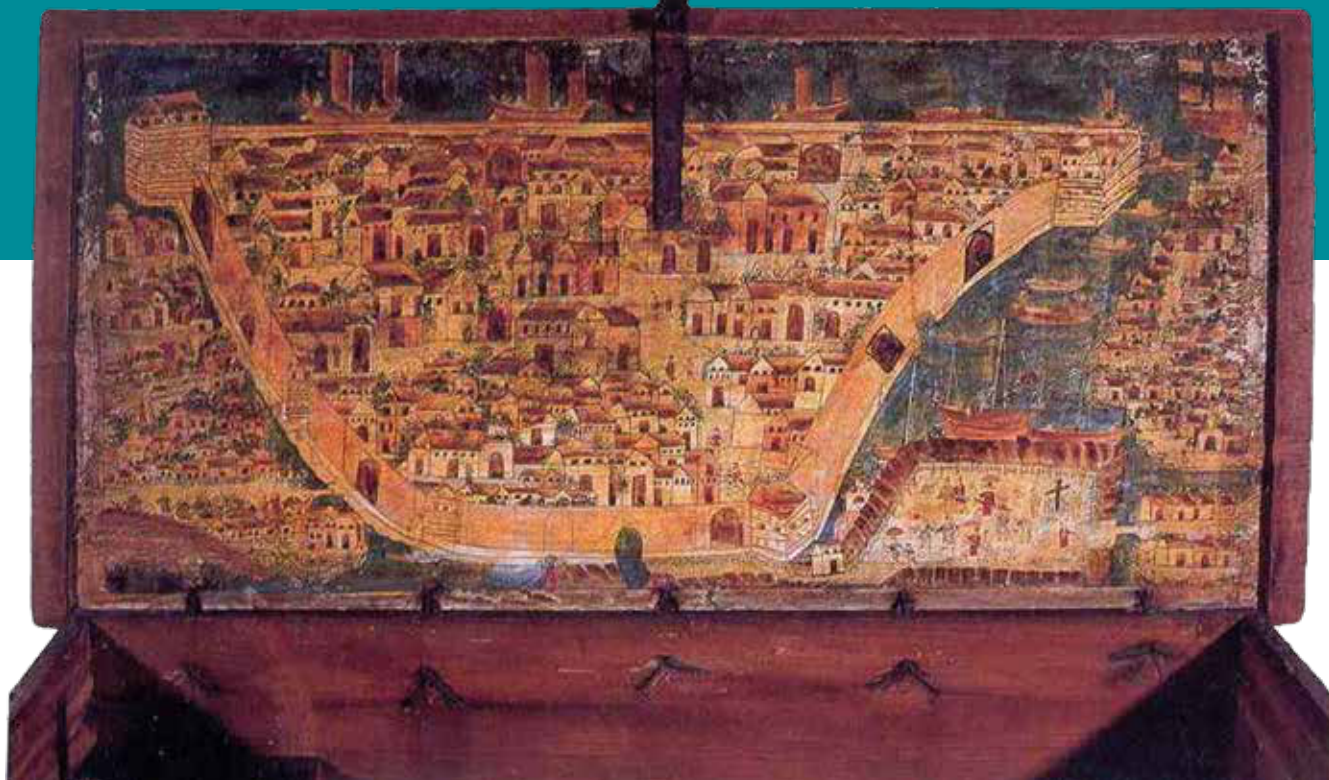
El peligro de los corsarios siempre existió, aunque las capturas fueron muy escasas. Así, en 1587 se produjo el primer ataque contra una de las naves del comercio transpacífico: el galeón *Santa Ana* no pudo resistir los tres asaltos consecutivos del barco corsario *Desire* del inglés Thomas Cavendish, que obtuvo su rendición, liberó a los prisioneros, se apoderó de un botín de 122.000 pesos en oro e incendió el barco, que finalmente pudo ser salvado gracias a la experiencia de Sebastián Vizcaíno y Sebastián Rodríguez Cermeño, que consiguieron conducirlo hasta Acapulco.

PUERTA DE ASIA

El Galeón de Manila designa no solo a un barco concreto sino, sobre todo, a la ruta recorrida incesantemente durante más de dos siglos por muchos galeones de Manila. De este modo, viene a significar una

línea regular de intercambios (comerciales sin duda, pero también culturales y, más ampliamente, espirituales) que unió a México con Filipinas desde el último tercio del siglo XVI hasta los primeros años del siglo XIX (1565-1815). Ahora bien, si Manila y Acapulco son las dos terminales de esa ruta, hay que contar también con sus prolongaciones: una que desde Acapulco lleva a México, a Veracruz y, finalmente, a Sevilla, y otra que conecta a Manila con China, en primer lugar, pero también con Japón, Formosa, las Islas Molucas, Camboya, Siam, Vietnam y, más allá, incluso con las lejanas tierras de la India, Ceilán y Persia.





En la imagen, plano de Manila, capital de “Nueva Castilla”, (re)fundada hace 450 años.

Más tarde, en pleno conflicto de la guerra de Sucesión, en 1704, William Dampier, al mando del *Saint George*, atacó el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, que dotado de superior artillería que su rival consiguió poner en fuga al navío atacante.

Por el contrario, en 1708, las naves *Duke* y *Duchess*, al mando de Woodes Rogers (y contando con Dampier a bordo) atacaron el galeón *Nuestra Señora de la Encarnación*, al que conseguirán capturar y posteriormente conducir a Inglaterra con un botín de dos millones de pesos fuertes.

En cambio, al año siguiente, el ataque por los mismos navíos a un segundo galeón, el *Nuestra Señora de Begoña*, se saldó con una encarnizada resistencia española a dos ataques consecutivos y la arribada sin mayores consecuencias al puerto de Acapulco. Finalmente, en este capítulo el mayor impacto fue el causado por el apresamiento en 1743 del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* por el almirante inglés George Anson, aunque el máximo atentado a la ruta fue la ocupación inglesa de Manila desde 1762 hasta 1764, que llevó aparejada la captura del galeón *Santísima Trinidad*.

INTERCAMBIOS.
El comercio de Manila estaba principalmente en manos

de los mercaderes chinos (llamados corrientemente sangleyes), cuyos juncos llevaban a la capital filipina productos alimenticios (trigo y cebada, azúcar y frutos secos y del tiempo, sobre todo uvas y naranjas), pero especialmente las manufacturas procedentes de todo el mundo oriental.

La negociación se hacía en el mercado abierto conocido como el Parián de los Sangleyes, adonde acudían los comerciantes españoles instalados con carácter permanente en Filipinas para negociar, mediante un complicado sistema intervenido oficialmente llamado la *pancada*, los precios y el cupo de los géneros que debían pasar a Acapulco.

Con el paso del tiempo, las contrataciones se zafaron del control de la *pancada*, del mismo modo que los comerciantes chinos hubieron de soportar la competencia de los mercaderes ingleses, moros, armenios y españoles interesados en esta contratación. En cualquier caso, igual que sucedía en Sevilla con los barcos de la Carrera de Indias, el Galeón era un monopolio de particulares y el buque (o tonelaje) de los navíos

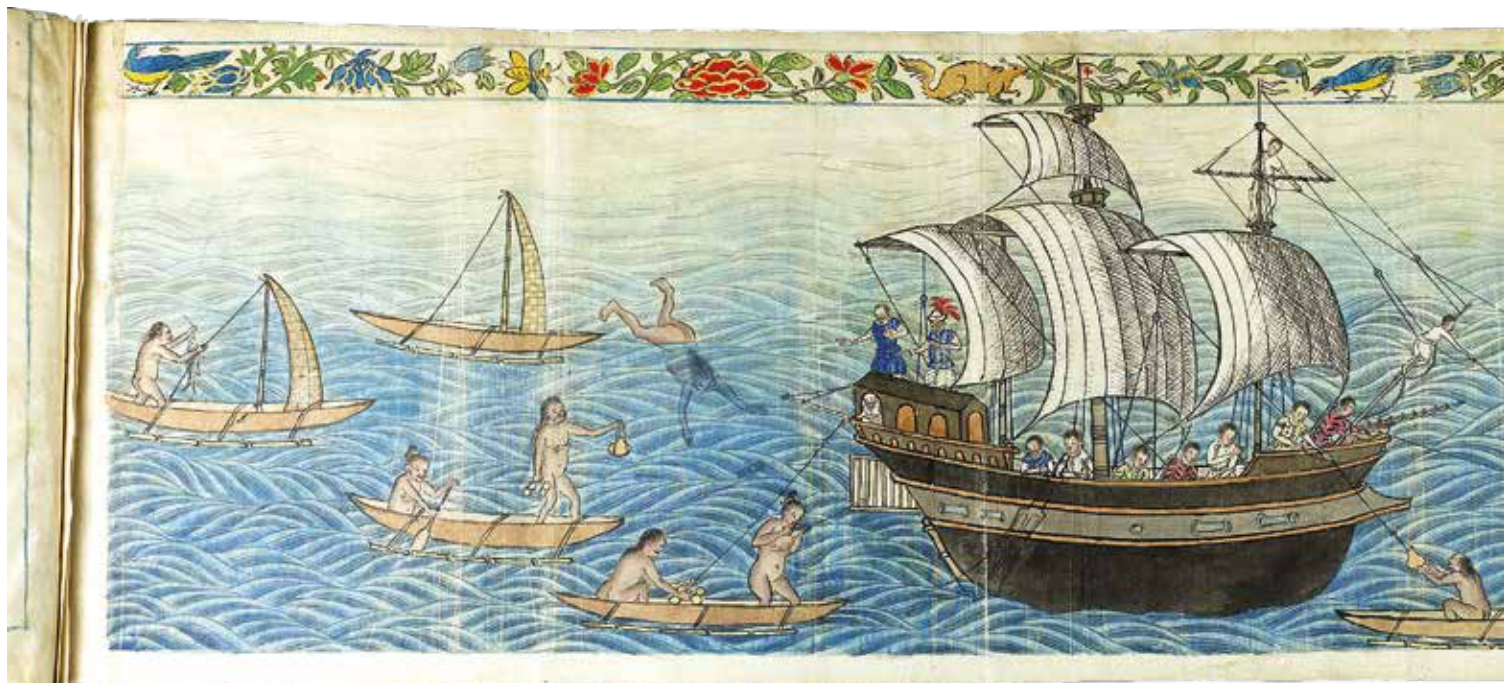
había de repartirse exclusivamente entre los españoles avecindados en Manila, que o bien viajaban junto a los productos que habían adquirido o bien consignaban a los sobrecargos el cuidado y venta de los mismos una vez llegados a Nueva España.

Los intercambios se basaban esencialmente en las remesas de plata desde Acapulco a Manila, que se intercambiaban por toda una serie de productos asiáticos, muchos de ellos traídos por shampanes chinos, a los que se unieron en el transcurso del siglo XVIII los buques procedentes de los países europeos instalados en la región.

Mientras la plata española llegada de Acapulco navegaba principalmente hasta las costas de China, los galeones que zarpaban de Manila llevaban sus bodegas cargadas de productos igualmente chinos (sederías y porcelanas en primer lugar), pero también de objetos lacados japoneses, muebles y marfiles de la India portuguesa, tejidos de algodón de Bengala y especias (pimienta y clavo de las Molucas, canela de Ceilán), además de algunos géneros típicos de la producción filipina, que siempre representaron un reducido porcentaje en el total de la bodega.

En cualquier caso, el cargamento de plata (entre

El tráfico entre Filipinas y México se inauguró en 1565 por el galeón San Pedro que, llevando como capitán a Felipe de Salcedo y como piloto mayor a Andrés de Urdaneta, arribó al puerto de Acapulco



Llegada del Galeón de Acapulco a las islas de los Ladrones.

un 96 y un 99 % del total) se completaba con algún otro producto, como la grana de Oaxaca, el jabón de Puebla y el añil de Guatemala, y también con los envíos oficiales, que comprendían el papel sellado y los naipes de cuenta de la Real Hacienda y los artículos destinados a los Reales Almacenes, para uso de las autoridades y de las misiones, entre estos últimos desde cuadros e imágenes religiosas hasta vino para consagrar.

LA PLATA AMERICANA. La almendra, la clave de bóveda del Galeón de Manila, era, por tanto, la plata americana. La moneda española (especialmente el peso de ocho reales, llamado también corrientemente real de a ocho) servía ante todo en Manila para pagar los productos asiáticos reexpedidos a México, de forma que una buena parte de estos reales de a ocho pasaba a manos de los sangleyes, es decir a los comerciantes chinos que operaban en el Parián de Manila, los cuales a su vez actuaban como intermediarios de los numerosos shampanes chinos que acudían a Filipinas.

Otra ruta conducía la plata americana a manos de otros intermediarios, los mercaderes portugueses de Macao, que cuando no podían recibirla directamente de Portugal (a través del comercio de Sevilla o a través del contrabando vía Brasil), la obtenían

a partir del comercio con las Filipinas españolas, legal o ilegal pero siempre activo. En ambos casos, el metal podía volver a viajar hacia otros destinos, singularmente a la India, a los países del Sudeste asiático y a las islas de las especias.

China atrajo la plata hispanoamericana por varios motivos relacionados con su política económica y financiera. En primer lugar, durante la segunda mitad del siglo XV se produjo en el Imperio del Medio una progresiva tendencia a la utilización de la plata para los intercambios comerciales. En segundo lugar, este impulso del sector privado se transmitió muy pronto al sector público, de modo que la descentralizada hacienda de los Ming también fue exigiendo por dichas fechas la misma especie para el pago de los impuestos, lo que convirtió al Imperio chino en un inmenso territorio sometido al patrón monometálico de la plata durante los siglos siguientes. Ahora bien, dado que China no disponía de yacimientos de plata, sus necesidades metálicas hubieron de ser subvenidas por otros países, singularmente por Japón, el principal productor de Asia oriental, que, en efecto, fue una permanente fuente de aprovisionamiento para los Ming antes y después de la llegada a Extremo Oriente de

la plata hispanoamericana (más o menos hasta 1670).

Por otra parte, el hambre de plata de China, al ofrecer a los comerciantes europeos la posibilidad de beneficiarse de la alta tasa del metal americano, contribuyó a fortalecer esta corriente, que se beneficiaba además de la deficitaria balanza comercial entre Europa y China, pues, en efecto, los mercaderes europeos que actuaban en la región demandaban esencialmente sederías, así como también porcelanas y otros objetos de gran calidad y alto precio, mientras apenas podían embarcar en sus países de origen géneros que suscitaban el interés de la Corte o de los particulares en el Imperio del Medio. En este caso era la avidez europea (e hispanoamericana) por obtener artículos de lujo chinos la que servía de palanca para la remisión de los reales de a ocho a la fosa argentífera de Extremo Oriente.

En realidad, la plata americana fue necesaria para todas las transacciones en el mundo asiático, por lo que dejó sentir escalonadamente su influjo, a partir de mediados del siglo XVI, también en el Imperio otomano, en el Imperio safaví y en los distintos estados de la India. De ahí que los comerciantes de las distintas com-

pañías europeas de las Indias Orientales se vieran precisados a procurarse esta plata, bien en Europa, bien a través de la oferta de

La navegación fue, durante los dos siglos y medio de vigencia de la ruta del Galeón, relativamente segura, aunque hubo, sin embargo, algunas épocas aciagas, como la década final del siglo XVII



Indiana University Digital Library.

sus servicios comerciales, desarrollando para ello la práctica de los intercambios múltiples en los diversos mercados locales de Asia, según la fórmula llamada del *comercio de India en India* o, por los ingleses, del *country trade*.

MÁS ALLÁ DE MANILA. Ahora bien, hay que advertir que Manila fue para España no solo la terminal de la Carrera de Acapulco, sino también una plataforma situada entre las costas occidentales de América y las costas orientales de Asia, un trampolín para impulsar los contactos con los vecinos estados asiáticos y, en sentido opuesto, para proceder a la colonización de Micronesia.

En el primer caso, Manila se proyectó necesariamente más allá, hacia China, Japón y el estado independiente de Ryu Kyu, Siam, Camboya, los diversos reinos de Vietnam, Formosa, Malasia, Indonesia (las Molucas, sobre todo) y, muy tangencialmente, Corea, Laos o Birmania.

En el segundo caso, la incorporación de las islas Marianas se operó a partir de la misión dirigida por los jesuitas embarcados a bordo de una nave mandada por Bartolomé Muñoz (1668), mientras las Carolinas entraban en la órbita hispana a partir de la llegada al grupo de las Palaos de Francisco Lezcano (1686) y más tarde también con la instalación de los jesuitas (1710), ini-

ciativas que pusieron los cimientos de una Micronesia española.

Los contactos se expresaron a través del comercio, la diplomacia, la evangelización y la guerra. La primera fase expansiva se inició con el propio asentamiento hispano en Filipinas (1565), se manifestó en los sucesivos y fracasados esfuerzos de evangelización de China, en las dos embajadas enviadas a Siam a finales de siglo, en las tres expediciones militares a Camboya (1596-1603), en las intensas relaciones mantenidas con Japón en los años iniciales del siglo XVII (que culminaron con las dos famosas embajadas de la era Keichō a Madrid en la segunda década de la centuria) y en la defensa de las posiciones de Portugal durante el periodo de la unión de las dos Coronas (con la ocupación de Ternate y la sumisión de Tidore en las Molucas septentrionales en 1606, la defensa de Macao frente a los holandeses en 1622 y la ocupación de la isla de Formosa entre 1626 y 1642), y se cerró con el abandono de las últimas posiciones mantenidas, decretado por el gobernador Sabiniano Manrique de Lara (1662), aunque un fuerte español pudo sostenerse en Siao, en el norte de Sulawesi (Célebes), hasta 1677.

El siglo XVIII conoció una recuperación de la iniciativa imperial por parte de Espa-

ña, cuyos hitos principales fueron desde la nueva embajada a Siam de 1718 a las visitas a China de la expedición de Malaspina y de la expedición de la Vacuna, ya a fines del Antiguo Régimen. En resumen, durante los tiempos modernos, se habría establecido toda una red de contactos y de intercambios (de muy distinta índole) con el entorno asiático que tendría como epicentro la ciudad de Manila, “señora de muchos mares, capital de muchos archipiélagos y centro y depósito de Oriente”.

El sistema comercial del Galeón de Manila funcionó sin grandes novedades durante sus dos primeros siglos de vigencia, hasta el momento en que España quiso inaugurar una línea directa entre Cádiz y Manila que se sumará a la ruta tradicional que llevaba desde el archipiélago filipino hasta el puerto mexicano de Acapulco.

Sin entrar en el detalle de las diversas vicisitudes sufridas a lo largo de estos dos siglos de su vigencia, solo señalaremos que el Reglamento de 1702 modificó las pautas de la ruta entre Manila y Acapulco durante los dos primeros tercios del siglo XVIII. Así, se regularon de nuevo algunos supuestos, como la condición de los agentes en Manila, que hubieron de ser comerciantes “españoles filipinos” (es decir vecinos

asentados de forma permanente en la ciudad), militares destinados a Cavite o bien eclesiásticos seculares y regulares, entre todos los

Los intercambios se basaban en las remesas de plata desde Acapulco a Manila, que se trocaban por toda una serie de productos asiáticos, muchos de ellos traídos desde China y también desde Japón



Lingote de plata del Potosí (siglo XVII). La plata americana fue la clave del comercio con Manila.

cuales se repartirían las boletas de carga, que además eran intransferibles, por lo que (teóricamente) si algún beneficiario renunciaba a lo que le correspondía su contingente se distribuía entre los demás.

Del mismo modo, el cupo del tráfico se fijó en 300.000 pesos de mercancías a la ida y el doble en plata a la vuelta (cifra oficial habitualmente superada de modo fraudulento hasta llegar en ocasiones a los dos millones de pesos de retorno), se trató de distribuir las remesas en dos navíos (frente a la opinión de los mercaderes que, para reducir costes, preferían uno solo, lo que sería lo normal, pese al riesgo real de sobrecarga de las embarcaciones que implicaba) y se intentó exigir una inspección de los géneros en los almacenes reales, frente a la postura de los mercaderes que, sin duda para propiciar el negocio ilícito, preferían el viejo método de la entrega de facturas detalladas de los productos. El sistema funcionó así durante los siguientes sesenta años, con pocas rectificaciones reseñables, como la ampliación del monto, que subió a los 500.000 pesos de mercancías a la ida y el doble en plata de retorno en 1734, y a 750.000 pesos a la ida y el doble en plata al retorno en 1769.

TRAS EL GALEÓN. En diciembre de 1811, el galeón *Magallanes* encontró Acapulco paralizada por la guerra y se dispuso a soportar la que habría de ser una larga

estadía, ya que no volvería a zarpar hasta 1815, cumpliendo la última travesía desde el puerto novohispano hasta la capital de las Filipinas. Sin embargo, ni siquiera la suspensión oficial del Galeón de Manila (por decreto de las Cortes de Cádiz de 14 de setiembre de 1813, ratificado por un nuevo decreto de Fernando VII de 23 de abril de 1815) significó la muerte de la ruta, que siguió beneficiándose de la inercia de los siglos pasados, aprovechando las concesiones alternativas contenidas en dichos decretos, que autorizaban a barcos particulares a ir desde Manila a Acapulco, San Blas y Sonsonate.

En efecto, un documento de la Tesorería de Hacienda Pública de Acapulco (fechado el 20 de setiembre de 1820) daba un “estado de los cargamentos introducidos en Acapulco por los buques del comercio de Manila desde el año de 1815 hasta el de 1818, que ofrecía elocuentes datos de este comercio crepuscular. Así se señalaban las travesías de la fragata *Victoria* (por dos veces), el bergantín *Feliz* (tal vez *Félix* (a) *El Emprendedor*), la fragata *María* (también por dos veces), la fragata *Paz* y la corbeta *Espina*. El conjunto de sus cargamentos alcanzó la suma de más de 1.300.000 pesos fuertes. Además, sin aportar cifras, Vera Valdés y Wang Eang Cheong añaden algunos otros barcos: la corbeta *Felicidad* (a) *Potenciana*, la fragata *Carmen*, la fragata *La Nacional* (a) *Santa Rita* y el bergantín *San Ruperto* (a) *El Aventura-*

tero. De este modo, este flujo continuó hasta 1820, fecha en la que Agustín de Iturbide se apoderó de la última nave española en Acapulco, poniendo fin a una ruta que se había mantenido vigente durante doscientos cincuenta años. ■

Más información:

■ **Alfonso Mola, Marina y Martínez Shaw, Carlos (eds.)**

El Galeón de Manila.

Catálogo de la Exposición, Madrid, 2003.

■ **Alonso Álvarez, Luis**

El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800.

Universidad de La Coruña, A Coruña, 2009.

■ **Giráldez, Arturo**

The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy.

Londres/Nueva York, 2015.

■ **Martínez Shaw, Carlos**

El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820).

Servicio de Publicaciones de la UNED, Madrid, 2007.

■ **Yuste López, Carmen**

El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1875.

México, 1984.

El siglo XVIII conoció una recuperación de la iniciativa imperial, cuyos hitos fueron la nueva embajada a Siam de 1718, las visitas a China de la expedición de Malaspina y la expedición de la vacuna

El comercio de Manila estaba principalmente
en manos de los mercaderes chinos, llamados sangleyes.
Detalle de una ilustración del Códice Boxer (h. 1595).

