

La ruta directa entre Cádiz y Manila (1765-1834)

Tres alternativas al Galeón de Manila

MARINA ALFONSO MOLA

UNED

El sistema comercial del Galeón de Manila basado en la adquisición de los productos selectos de China y de los de otra procedencia a través de intermediarios chinos, para remitirlos con el Galeón a Nueva España y venderlos en Acapulco contra la plata mexicana, fue la columna vertebral de la economía filipina desde la ocupación del archipiélago hasta la independencia de la América continental. Los gobiernos del reformismo borbónico, para romper esta situación, consideraron la conveniencia de abrir una ruta directa para alcanzar Filipinas desde la metrópoli al margen de la ruta transpacífica del Galeón de Manila.

En esta línea, el acceso directo desde España al comercio con Filipinas y Extremo Oriente y la transformación del espacio mercantil español del Pacífico fueron consecuencia de un proceso, largamente incubado, pero acelerado por la ocupación de Manila por Inglaterra entre 1762 y 1764. Un toque de atención a las autoridades hispanas sobre la fragilidad estructural de aquel confín del Imperio y la obligación de introducir un amplio programa de reformas para garantizar su continuidad.

De este modo, a partir de 1765 la Corona española, sin cerrar la vía tradicional del Galeón de Manila, se decidió a abrir una ruta directa desde España hasta Filipinas, partiendo de Cádiz

(la nueva cabecera del monopolio ultramarino español) para alcanzar Manila por el Cabo de Buena Esperanza (ruta prohibida a los españoles desde el Tratado de Tordesillas de 1494). Se había tomado la decisión, pese a la presumible impugnación por parte de otras naciones, en especial de las Provincias Unidas, del derecho de España a navegar por el Cabo de Buena Esperanza.

Tras la apertura del nuevo derrotero, se produjo la oposición frontal tanto de algunas potencias europeas con intereses comerciales en Oriente, como de los propios beneficiarios del comercio del Galeón. Si bien es cierto que las denuncias no quitaron el sueño a los gobernantes españoles, que en ningún momento pusieron en entredicho la legitimidad de la nueva ruta, aunque desde diversas instancias la cuestión fuese objeto de un intenso debate.

La controversia de 1765 se sustentó, por un lado, en la alegación de las Provincias Unidas, que se fundamentaba en los artículos 5º del tratado de Münster (1648) y el 34º de la Paz de Utrecht (1713), los cuales recogían el Tratado de Tordesillas (1494), que a su vez se basaba en la bula de Alejandro VI (exclusión de la Monarquía Hispánica de las “regiones del Asia, la costa de Coromandel y Bengala, la Mar Roja y todo lo que depende de ellas”). Por otro, en la alegación de España, a cargo de Francisco Leandro de Viana (fiscal de la Real Audiencia de Manila), que demostraba el derecho de los españoles a utilizar esta vía rebatiendo la vigencia de las cláusulas del Tratado de Tordesillas. Viana recurrió a argumentos jurídicos como el derecho natural, el derecho de gentes y la doctrina asentada por los grandes tratadistas del siglo XVII para navegar libremente por todos los mares del mundo.

Se produjo así una paradoja, ya que Holanda, un país antipapista y calvinista, fundamentaba la ilegalidad de la ruta en una denostada bula papal y en argumentos diplomáticos, mientras que España apoyaba su reivindicación en la doctrina jurídica, en el *Mare Liberum* de Hugo Grocio (utilizando los argumentos de un holandés contra Holanda), además de aducir que las bulas papales atañían exclusivamente a las dos potencias católicas, España y Portugal, que se repartían el mundo, exponiendo la prueba factual de que ni España ni Portugal habían de-

PUERTA DE ASIA

A lo largo del siglo XVIII, las autoridades españolas (y algunos tratadistas) abogaron por el establecimiento de una relación directa entre la metrópoli, las islas Filipinas y el resto de Asia oriental, la cual se superpondría a la ruta indirecta del Galeón de

Manila, que venía dejando en el virreinato de Nueva España la mayor parte de los productos asiáticos importados y en manos de sus comerciantes gran parte de los beneficios del tráfico. A partir de 1765 las dos terminales de la nueva ruta serían Cádiz y Manila.





marzo para arribar a Cavite a comienzos de agosto, evitando que los tifones estuvieran en todo su apogeo, y se haría la invernada

A partir de 1765 la Corona española, sin cerrar la vía tradicional del Galeón de Manila, se decidió a abrir una ruta directa desde España hasta Filipinas, pasando por el Cabo de Buena Esperanza



Factorías en Cantón.

en Cavite hasta enero, para emprender el tornaviaje a Europa, y recalar en junio o julio).

En segundo lugar, prepararon con esmero el rancho y los fármacos. Se calculó el rancho con holgura por si no se pudiera recalar en las islas y hubiese que navegar en derechura. Se hizo abasto de todo lo necesario sin olvidar el aceite, el vino de Jerez, y el producto estrella, el vinagre (para los gazpachos, la sazón de las menestras, higienizar las maderas de “los entrepuentes y demás parajes precisos del navío” eliminando insectos y larvas, desde los piojos a las chinches y las hormigas, para el alivio del dolor de las picaduras de los insectos y para las quemaduras del sol). Esta munición de boca se calibró pensando en una larga singladura, pues en los viajes de la Carrera de Indias (inferiores a tres meses) no se presentaban problemas de escorbuto, pero en esta nueva ruta se estimaba que en el viaje de ida se invertirían entre cinco y seis meses, según la fortuna de las corrientes y los vientos, y que en el tornaviaje se tardarían unos cuatro o cinco meses.

Y en tan dilatada navegación existía

el peligro de epidemias a bordo (tifus) o de proliferación de herpes (a causa del sudor en climas cálidos y húmedos y la falta de higiene). Sobre todo, a partir de los tres meses de estar sometidos a una dieta de menestra deshidratada, de frutos secos y frutas pasas (uvas, orejones, higos), de bizcocho de trigo (*bis cottus*, un pan ácimo, duro, que había que remojar), aparecían los síntomas del escorbuto derivado de la avitaminosis procedente de la carencia de ingesta de hortalizas frescas y fruta, con el consiguiente sangrado de encías, caída de dientes y de pelo, edemas en los brazos, flebitis en las piernas, mala cicatrización de las heridas, irritabilidad, fiebre, convulsiones y shocks que podían conducir a la muerte.

Para combatirlo, había que hacer provisión de un rancho especial que, además de animales vivos (gallinas, cerdos) para ir sacrificando a lo largo de la travesía o para el suministro de lácteos (cabras, incluso vacas), incluyese frutas frescas, como las naranjas y los limones (que no duraban

para la travesía). Pese a las reticencias de los habilitadores españoles, para el tornaviaje los juncos chinos serían los encargados de surtir de productos alimenticios (trigo y cebada, azúcar y frutos secos y del tiempo, sobre todo uvas y naranjas).

Además, los capitanes podían aprovisionarse de un concentrado de carne en cubitos (“pastillas portátiles de caldo que hice hacer en Manila”, un precursor del *Avecrem* en 200 años) o de un extracto salado de carne de buey (antecedente del *Bovril* un siglo antes). La dieta se podía completar, en caso de hacer escala en Isla de Francia, con una sopa de tortuga (se usaba la concha para hacer gelatina y la carne y las vísceras para hacer un nutritivo estofado), de gran predicamento para combatir el escorbuto, pues proveía de proteínas frescas.

También se subió a bordo la doble caja de medicinas, operación supervisada por los tres cirujanos de la dotación, conteniendo botes o frascos de “sustancia de jalea real” (para estabilizar el sistema de defensas del propio cuerpo y recuperar la energía), de “polvos” (própolis, propiedades antibacterianas contra infecciones), de frascueros con “agrio de limón preparado” y “espíritu de coclearia”, para prevenir y curar el mal de *loanda* o escorbuto, pues los vinos y jarabes hechos con hojas de coclearia eran un efectivo antiescorbútico que se aplicaba con unas hilas de algodón a las encías, dientes o muelas enfermos. Completaban los fármacos dos barriles de “tintillo de Rota para las diarreas de sangre” (causadas por la *entamoeba histolítica*).

Pues bien, los barcos de la Armada que inauguraron la ruta Cádiz-Manila en 1765

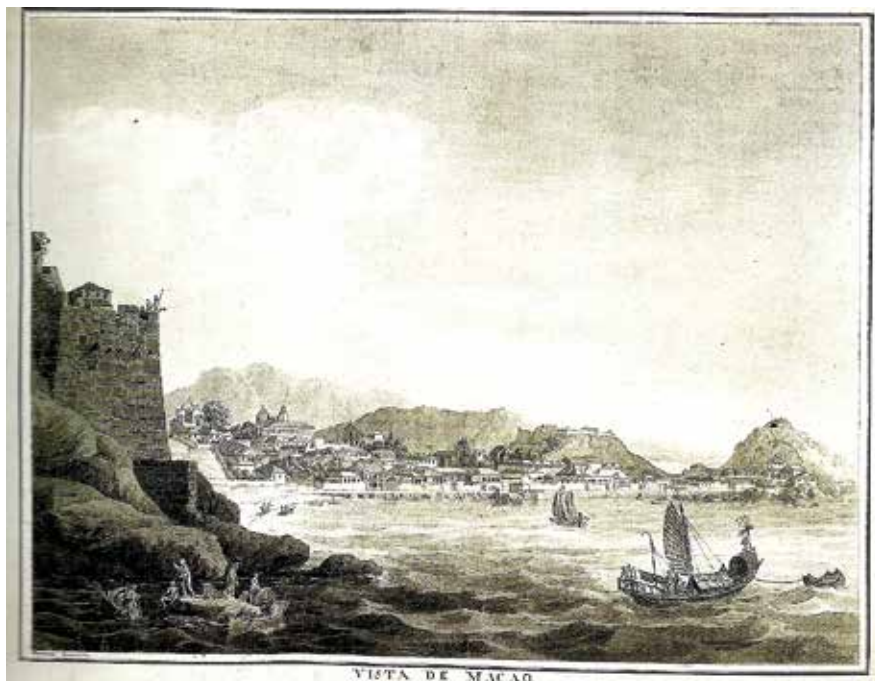
efectuaron 14 viajes redondos en 20 años. Las expediciones en derechura a Cavite las realizaron el navío *El Buen Consejo*; las fra-

En tan dilatada navegación —superior a tres meses— existía el peligro de epidemias a bordo (tifus) o de proliferación de herpes a causa del sudor en climas cálidos y húmedos y también a la falta de higiene

gatas *Venus*, *Astrea*, *Palas*, *Juno* y *Santa Rosa*; y la urca *Santa Inés*, aunque algunas navegaciones se plantearon con dos escalas comerciales en la India, una en Tranquebar (colonia danesa en la costa de Coromandel, fundada en 1616 como *comptoir* de la Compañía Danesa de las Indias Orientales) y otra en Calcuta (en el golfo de Bengala, sede desde 1690 de la *East India Co.*, la Compañía inglesa de las Indias Orientales).

Si nos ceñimos a la vertiente mercantil, se puede observar, por un lado, que los precavidos mercaderes gaditanos respondieron a la llamada y embarcaron una mínima cantidad de productos con destino a las Filipinas (vino, aguardiente, aceite y algunos quintales de hierro) y, a cambio, recibieron unas amplias remesas de géneros asiáticos, entre los que destacaban los tejidos de seda y de algodón, seda en todas sus variedades (lanquín, rama, mazo, quiña, torcida, floja y pelo), especias (canela, pimienta), palo sibucao y objetos de porcelana. Por otro, que el malestar de los mercaderes filipinos por la ruptura de la exclusiva de la ruta del Galeón de Manila y la potenciación de una ruta alternativa se atenuó, pues esta primera aventura del comercio directo no hizo más que ratificar el sistema comercial ya consolidado, de modo que Acapulco siguió siendo la incontestada terminal novohispana, mientras Cádiz apenas se estrenaba como una terminal metropolitana todavía en mantillas.

En 1784 se cancelaron las expediciones en buques de guerra que aunaban intereses estratégicos, científicos y comerciales, aunque habían constituido un excelente ensayo para explorar una ruta negada a la marina española por más de dos siglos y medio y para conocer la realidad económica y mercantil de las islas Filipinas. Sirvie-



Vista de Macao.

ron también para ofrecer a los mercaderes gaditanos una primera experiencia en el comercio directo desde Cádiz hasta los remotos confines de Asia y para demostrar la menor duración de la travesía en comparación con el sistema vigente hasta el momento (el viaje redondo, incluyendo la estadía se había reducido a dieciséis meses). Las Islas Filipinas, y con ellas todo el comercio de Extremo Oriente, quedaban desde ahora más cerca.

COMERCIO PRIVILEGIADO. Pronto se dio un segundo paso en la misma vía de la creación de una ruta directa entre España y las Filipinas. La primera licencia oficial para este tráfico fue otorgada en 1776 a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Se le concedía la facultad de registrar géneros en las naves de la Armada destinadas a Filipinas y, en el futuro, la de fletar sus propios barcos, así como la de instalar dos factores en Manila y Cantón.

A partir de 1779 consta el embarque de géneros en el navío *San Francisco de Paula* (a) *Hércules* (propiedad de la compañía de Uztáriz y San Ginés) y la utilización para el tráfico con Manila de una nave propia, la fragata *Nuestra Señora de las Nieves*.

Sin embargo, en 1785 se vio obligada a invertir trece millones de reales de vellón

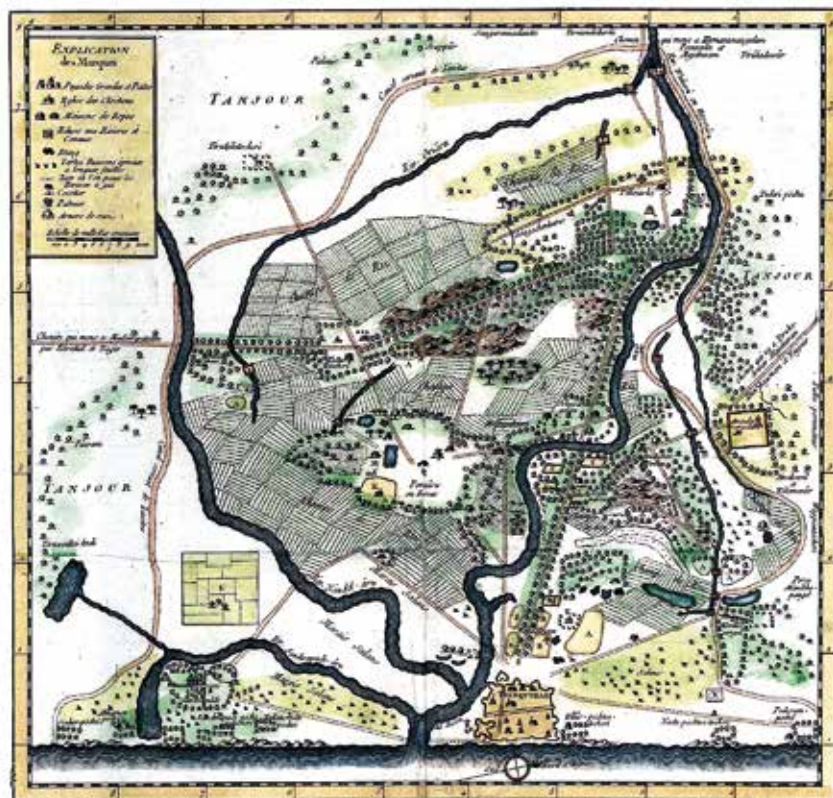
(unos 680.000 pesos) en la recién creada Real Compañía de Filipinas, lo que debió lastrar su actividad independiente, aunque su presencia en Manila se prolongó hasta la lejana fecha de 1841.

En 1779 una nueva licencia para el comercio directo con Manila le fue concedida a la firma gaditana de Uztáriz y San Ginés, autorizada 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 el navío *San Francisco de Paula* (a) *Hércules*, que 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, solicitando y obteniendo del gobernador de Filipinas, 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*

Los capitanes podían aprovisionarse de un concentrado de carne en cubitos, las “pastillas portátiles de caldo que hice hacer en Manila”, precursoras del Avecrem, o de un extracto salado de carne de buey



Mapa del distrito indio de Tranquebar.

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 1785.

REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS. La Real Compañía de Filipinas (1785-1834), según la Real Cédula de fundación promulgada en 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. 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, 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 pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de llegar a Manila, de donde debía volver siempre en derechura por la segunda ruta para evitar el tráfico desde Asia a América del Sur al margen de los registros del Galeón. Este tráfico directo desde las costas filipinas (o asiáticas en general) a las americanas sería una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad que no se haría efectiva hasta más de diez años más tarde, en 1797, tras la utilización de una concesión excepcional debida al estallido de la guerra con Inglaterra, y de modo ordinario desde 1804, tras la promulgación de la Real Cédula de confirmación de privilegios (12 de julio de 1803).

La travesía Cádiz-Manila fue inaugurada por la Real Compañía en el mes de septiembre de 1785 por medio de la fragata *Nuestra Señora de los Placeres*, que siguió la ruta del cabo de Hornos, mientras las fragatas *Nuestra Señora de las Nieves* y *El Águila Imperial* navegaban en enero del año siguiente por la ruta del cabo de Buena Esperanza y alcanzaban las Filipinas en

el mes de agosto. En Manila, el sistema de adquisición del cargamento de retorno ya se había puesto en funcionamiento: el suministro de las especias corrió a cargo de la Compañía holandesa de las Indias Orientales (la VOC), el de los tejidos de la costa de Coromandel quedaba garantizado por un convenio con la Compañía inglesa de las Indias Orientales (la EIC), los géneros de China se contrataban directamente por un comisionado instalado en Cantón y las materias primas y los productos elaborados filipinos se obtenían a través de los cauces tradicionales.

La composición de la carga de la bodega de los buques de la Compañía guardaba semejanzas pero también presentaba novedades con respecto a la del Galeón de Manila, si hemos de juzgar por las mercancías registradas por los buques arribados a Cádiz entre 1788 y 1790. Por un lado, figuran las sederías, principalmente chinas, como se deduce de algunas denominaciones particulares: sedas y medias de Chancheo (Quanzhou), sedas y rasos negros de Lanquín (Nankín), sedas, cangas y rasos de colores de Cantón, pequines y mantones. Por otro, vienen los tejidos de algodón procedentes de la India, también a veces identificables desde el propio nombre: elefantes, chitas, salampuris, organ-dies, rayadillos de Bengala. En tercer lugar, se anotan las especias, representadas esencialmente por la canela de China y la pimienta de Malabar. A continuación, en cuarto lugar, como una novedad que es propia del siglo XVIII, se registran los cargamentos de té de distintas variedades. Y, finalmente, la relación se cierra con una amplia serie de objetos que tienen diverso origen: China remite papel pintado, porcelanas, cuadros y abanicos, mientras Japón expide cobre refinado, pudiendo ser de ambas procedencias las bolas de marfil para el truco y para el billar, las cajas de madera forradas de madreperla y, sobre todo, los numerosos objetos de madera lacada (o “maqueada”): baúles, costureros,

tinteros, palanganas, tocadores, papeleras. Filipinas, por su parte, incrementa su presencia en este cuadro con sus remesas de

La Real Compañía, según la Real Cédula de fundación promulgada en 1785, recibió la exclusiva del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia desde España y América del Sur, aunque con escala en Manila



Caja con las medicinas que se llevaban a bordo.

pimienta, de azúcar, de añil, de algodón en rama, de algalia (una especie de almizcle), de palo sibucao, de cadenas de oro y de sedas y otros tejidos ya producidos en el archipiélago.

La compañía no escatimó esfuerzos para ampliar sus concesiones, de tal modo que en 1790 obtuvo la supresión de la escala forzosa en Manila, es decir conseguía el comercio directo desde España con India y China. De estas dos nuevas líneas, la primera fue abierta de modo efectivo en 1796, con una accidentada travesía que llevó al primer comisionado en la India, Celedonio Latreita, embarcado a bordo de la fragatilla *Príncipe Fernando*, a Isla de Francia (desde donde expidió a Cádiz un cargamento de telas asiáticas, café y pimienta de Malabar), antes de arribar a la costa de Coromandel, primero a la colonia danesa de Tranquebar y después a la colonia inglesa de Madrás, y quedarse definitivamente instalado en Calcuta como factor de la Real Compañía. A partir de este momento adquirió regularidad, con distintas variantes, la línea Cádiz-Tranquebar-Calcuta, con siete expediciones entre 1797 y 1818, hasta el punto de convertirse en una de las más remuneradoras de todas las rutas abiertas por la Compañía.

Del mismo modo, la Compañía de Filipinas abrió muy pronto una factoría permanente en Cantón que, junto con las de Manila y Calcuta (que también poseyó una sucursal en la costa de Coromandel desde 1818), compuso el cuadro de los establecimientos permanentes en Asia. La factoría sirvió preferentemente como oficina con-

signataria, tanto a la hora de adquirir los productos chinos (té, sedas, porcelanas) destinados a Manila como a la hora de colocar en China los productos procedentes de Filipinas.

Además, la Compañía inauguró también de modo regular el comercio directo entre Asia y América sin pasar por Manila, tras la promulgación de dos Reales Órdenes (1814 y 1816). Solo funcionó la ruta desde la India, donde los factores de la Compañía compraron con este fin la fragata *Infante Don Carlos*, que zarpó de Calcuta (diciembre 1816) y ancló en El Callao (julio 1817). Por su parte, la fragata *San José (a) El Rey Fernando*, que había salido de Cádiz (mayo 1816), realizó su travesía aproando hacia el cabo de Hornos y arribando al Callao (octubre 1817), desde donde navegó a Calcuta (agosto 1818), y hasta hizo una extensión a Cantón (mayo 1819). Finalmente, los factores de Calcuta fletaron la corbeta inglesa *Merope* para alcanzar el puerto del Callao (agosto 1819) y regresar a la plaza bengalí (marzo 1820), poniendo así fin al comercio directo entre la India y el Perú, cerrado ya al tráfico español por los insurgentes.

En resumen, la Compañía de Filipinas, al margen del volumen y de los resultados económicos de sus transacciones comerciales, fue la principal responsable de la apertura de numerosas nuevas rutas para la navegación mercantil española en el Pacífico. Muchas de estas rutas sufrieron el impacto de la independencia de América y hubieron de clausurarse, lo cual ocasionó la decadencia de la sociedad y su extinción definitiva por decreto de 6 de septiembre de 1834. ■

Más información:

■ Alfonso Mola, Marina y Martínez Shaw, Carlos

“La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en S. Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos (eds.) *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. CSIC (Col. Universos Americanos), Madrid, 2013, pp. 307-340.

■ Cosano Moyano, José

► “El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)”, en *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, nº 102 (1981), pp. 183-220.

► “Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Actas II Coloquio de Historia de Andalucía*. Andalucía Moderna, t. 1. Universidad de Córdoba, Córdoba, 1983, pp. 553-569.

■ Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes

La Real Compañía de Filipinas. EEHA, Sevilla, 1965.

■ Herrero Gil, María Dolores

El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campaña y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII. Diputación de Sevilla/US/EEHA, Sevilla, 2013.

■ Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina

“La Armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 59 (2013), pp. 431-477.