

Presentación¹

La incorporación por Miguel López de Legazpi de las Islas Filipinas a los dominios de la Monarquía Hispánica exigió inmediatamente la adopción de una serie de decisiones sobre la fórmula política de inserción del nuevo territorio, pero también la elección entre diversas opciones para llevar a cabo la colonización y el aprovechamiento económico de un espacio situado en los confines de la geografía imperial española, entre América y Asia, frente a poderosos vecinos y ricas regiones, en la linde de las posesiones portuguesas de las Indias Orientales.

Sabemos que el llamado *Reglamento* de 1593 marcó las directrices esenciales de la actividad comercial del archipiélago filipino hasta el momento de la independencia de la América continental. Sin embargo, LUIS ALONSO nos ofrece aquí una detallada exposición de los pasos, todavía vacilantes, que condujeron finalmente a estos textos fundacionales, a este diseño de un comercio entre el archipiélago y la costa occidental americana del Pacífico que acabaría por prevalecer sobre cualquier otra alternativa de las barajadas por los primeros colonos y administradores que se ocuparon del problema en España y en Indias. Una fórmula cuya génesis puede seguirse a través de un complejo laberinto de reales cédulas y otras disposiciones, de *pareceres* y dictámenes del Consejo de Indias, de informes y memoriales de los españoles ya asentados en la ciudad de Manila, etcétera.

Así, primero (entre 1565 y 1575) fue la exploración de las oportunidades que podía ofrecer el tráfico de las especias, el principal atractivo de la región, singularmente en este caso la canela, pero pronto la “quimera de

¹ Este libro se enmarca dentro de las actividades científicas generadas por el Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía “El Pacífico Hispano. Imágenes, conocimiento y poder” (PO9-HUM-5392), del que forman parte ambos coordinadores. Los diversos trabajos incluidos en el mismo fueron presentados y discutidos en diversos foros: desde un congreso inicial a diversas mesas redondas, conferencias y seminarios internos.

las especias” hubo de ser abandonada por la segunda opción, que a la larga se revelaría destinada a un brillante porvenir, el establecimiento de una línea comercial que uniera Asia y América a través de las Filipinas, una fórmula aplicada en la década siguiente (1575-1585) que se basaba en el envío al continente americano de productos chinos y filipinos (en una proporción cada vez más favorable a los primeros) contra los envíos oficiales del virreinato para mantener el dominio en el archipiélago (el *socorro*, que luego se llamaría el *situado*). Una fórmula que, sin embargo, sería ampliamente discutida en los años posteriores y generaría una literatura económica de relieve: la “ofensiva del Consejo de Indias” (que conllevaría las correspondientes réplicas de México y de Manila). El punto crucial era el de la avasalladora presencia en el mercado mexicano de las sedas chinas, que suponían una competencia inevitable para las telas ingresadas en Nueva España por la ruta del Atlántico: una realidad que seguiría vigente en el siglo XVIII, como demostrará la controversia recogida en el *Extracto Historial* de Antonio Álvarez de Abreu, y que se saldrá en 1734 con la victoria de las tesis filipinas. La alternativa, puesta por primera vez sobre la mesa era el desarrollo productivo del archipiélago (referido singularmente en este momento a la minería del oro), una opción rechazada por los mercaderes de México y Manila, que consiguieron soslayar la prohibición del comercio transpacífico de 1586 mediante el consabido recurso de “se obedece pero no se cumple”.

Finalmente, llegaría, ante la realidad de la creciente exportación de sedas chinas (acompañada de otros factores, como la inflación causada por la plata y la transformación del sistema tributario español en las Islas), la regulación definitiva de 1593, esta sí bien conocida: comercio monopolizado por los mercaderes de Manila (con exclusión de portugueses, de mexicanos y de peruanos), titularidad estatal de los galeones y pagos en plata de la exportación desde las Filipinas. En los años siguientes, la *Ordenanza Nueva* de 1602 y la *Instrucción* de 1604 no harían sino confirmar las bases del sistema.

De este modo, el periodo anterior al *Reglamento* de 1593 aparece como un periodo ampliamente desregulado, una etapa de libre contratación que fue utilizada con provecho por parte de los mercaderes mexicanos y peruanos. CARMEN YUSTE describe las bases del tráfico durante estos años iniciales del comercio transpacífico. Las administraciones no pusieron restricciones ni sobre el número ni sobre la calidad de los géneros transporta-

dos, ni sobre la plata remitida como retorno de las exportaciones, ni sobre el número de barcos que podían hacer la ruta, ni tampoco sobre la navegación con China. Por otra parte, Acapulco tendió a funcionar como un auténtico puerto franco, que atraía irresistiblemente a los mercaderes peruanos y mexicanos en busca de especias y, sobre todo, de textiles asiáticos.

Sin embargo, como ya vimos, una serie de consideraciones por parte de las autoridades metropolitanas llevaron a acabar con este periodo de indeterminación, de órdenes y contraórdenes, y a imponer las normas restrictivas de la *permisión*. A partir de 1593, y a lo largo de la primera década del siglo XVII, el sistema pasó a estar regulado mediante una serie de disposiciones con fuerza de ley: el buque o contenido de la bodega del Galeón se distribuiría exclusivamente entre los vecinos de Manila, las terminales de la ruta transpacífica serían los puertos de Manila y Acapulco, la contratación directa con China quedaría expresamente prohibida, la plaza de Acapulco se cerraría a los comerciantes procedentes de Perú y Guatemala, el gobierno virreinal controlaría las remesas de plata en dirección a las Filipinas y los textiles provenientes de la Carrera de Indias serían protegidos frente a la competencia de los de procedencia asiática.

La implantación de semejante sistema obligó a la elaboración de una serie de nuevas estrategias por parte de los comerciantes mexicanos. Dicho brevemente, la adaptación a las nuevas circunstancias exigió, en particular, el asentamiento de los mercaderes novohispanos en Filipinas y la apertura de casas de comercio en la ciudad de Manila.

Como hemos observado, la opción del comercio transpacífico basado en el intercambio de las sedas chinas (y, naturalmente, de muchos otros artículos) contra la plata mexicana (y, como también veremos, algunos otros productos), no se asentó de modo definitivo hasta después de una década de experimentos y debates sobre el rumbo que debía seguir la economía insular. Una primera posibilidad, que era por cierto la que había llevado a los navegantes españoles a aquellas aguas, consistía en insertarse en el tráfico de especias de las islas moluqueñas, pero esta vía pareció cerrarse definitivamente a los pocos años: en 1568 para Pierre Chaunu o en 1575 para Luis Alonso. Sin embargo, las circunstancias que obligaron a descartar esta vía cambiaron en 1582, cuando se consolidó la Unión de las Coronas de España y Portugal, permitiendo el retorno de los españoles de Filipinas al ámbito del Maluco, un hecho que se encarga de ubicar en sus justas coordenadas JEAN-NOËL SÁNCHEZ-PONS.

La renovada oportunidad del acceso a las especias (especialmente al clavo) provoca nuevas reflexiones de parte española en torno a la posibilidad de plantearse otra vez la dedicación a un tráfico tan remunerador. El debate se mueve entre dos extremos: el clavo es a la vez “una formidable oportunidad y un lastimoso lastre”, pues si la presencia militar en las Molucas en apoyo de los portugueses exige un enorme esfuerzo financiero, al mismo tiempo ofrece una razonable expectativa de jugosos beneficios económicos mediante la transferencia del clavo a las plazas de Manila, Malaca, Goa y Macasar. Así, se asiste a un primer tiempo de proyectos (1579-1606), que giran en torno a las propuestas del factor real Juan Bautista Román, partidario de potenciar el tráfico del clavo (más la nuez moscada y el alcanfor), tanto por la ruta transpacífica que conduciría al puerto mexicano de Huatulco, como por la vía de la *Carreira* portuguesa. Sin embargo, estos son los mismos años en que se consolida el sistema del Galeón de Manila y en que la primera arremetida española contra las Molucas se clausura con la infortunada expedición del gobernador Gómez Pérez Dasmariñas de 1593.

El proyecto resucita con la conquista de la isla de Ternate en 1606. Es el periodo (1607-1618) en que el procurador general Hernando de los Ríos Coronel promueve un comercio estatal del clavo por la vía de la Nueva España, aunque sin éxito. Una etapa final (1618-1637) contempla la posibilidad de una Compañía de las Indias Orientales a imitación de la VOC holandesa, pero los acontecimientos corren en contra y lo que se producirá será el fin de la Unión de las Coronas y el abandono español de sus posiciones en Insulindia, aunque de hecho el clavo comercializado por los españoles todavía pueda alcanzar la plaza de Macasar (en Sulawesi) después de 1645.

Otra región hacia la que se dirige el tráfico filipino en esta época temprana es el Japón de finales del periodo Momoyama y, sobre todo, de principios del periodo Edo. UBALDO IACCARINO nos llama la atención sobre las posibilidades y las dificultades de una posible colaboración comercial entre Filipinas y Japón durante el mandato de Tokugawa Ieyasu (1598-1616). Los antecedentes, sin embargo, no fueron halagüeños, pues vinieron presididos por el conocido episodio del naufragio del galeón *San Felipe* en 1596, que motivó la ira de Toyotomi Hideyoshi con sus lamentables consecuencias económicas (posiblemente un millón y medio de pesos en pérdidas) y humanas (la famosa crucifixión de 1597), que obviamente cerraron las puertas a cualquier colaboración pacífica con el temible gobernante.

El ascenso al poder de la nueva dinastía de los Tokugawa facilitó el retorno a la vía diplomática, que fue incluso capaz de superar la prueba del naufragio en 1602 del galeón *Espíritu Santo*, que trajo a los marineros y mercaderes el recuerdo del episodio acaecido sólo seis años antes y el temor de que la historia volviera a repetirse. La colaboración entre ambas potencias se vio favorecida en un primer momento por la complementariedad de sus intereses respectivos: Japón quería comerciar con Filipinas y con América (a través del puerto de Uraga en el Kantô) y aspiraba a la construcción de un astillero cuyo funcionamiento quedase garantizado por la experiencia de los carpinteros de ribera filipinos, mientras que España (como quedó de manifiesto tras la estancia de otro náufrago, Rodrigo de Vivero) pretendía usar Uraga como puerto de escala para el suministro de maderas y pertrechos y de mano de obra barata para las naos con destino a Acapulco.

Sin embargo, del mismo modo que estas necesidades respectivas podían combinarse, otros intereses contrapuestos terminarían por dar al traste con esta cooperación comercial. El principal obstáculo era la tenaz resistencia frente a una participación japonesa en la ruta transpacífica del Galeón, pues, como poco más tarde confesaría crudamente Francisco Vizcaíno, los españoles sólo querían el oro y la plata de sus eventuales socios. Si a ello unimos la competencia de los holandeses de la VOC, la oposición portuguesa a una base hispana en Uraga que compitiese con la suya de Nagasaki y el auge del cristianismo contemplado con prevención por el *bakufu* Tokugawa, la suerte estaba echada. Los españoles sólo tuvieron que esforzarse por demorar deliberadamente las conversaciones sin llegar a ninguna conclusión hasta conseguir que los japoneses perdieran la paciencia, como así ocurrió.

Si las Filipinas podían sobrevivir sin la existencia de una red de intercambios con las Molucas o con Japón, por el contrario no podían prescindir en absoluto de China, aunque según unas modalidades de interacción realmente singulares. En efecto, MANEL OLLÉ ha señalado reiteradamente el contraste entre la ausencia de una relación directa y formal entre China y España (o los representantes españoles en Manila) y la extraordinaria significación de la incidencia de los chinos de la región de Fujian en la vida económica del archipiélago y en el sistema comercial del Galeón de Manila. Siguiendo esta línea expositiva, la permanente frustración hispana por no poseer un enclave similar al Macao portugués (que permitía a sus

comerciantes un fácil acceso al puerto de Cantón y a la región de Guangdong), tenía su contrapeso en la multiplicidad de las funciones desempeñadas por la colonia china que, procedente en su mayoría del frontero Fujian, se instalaría de modo permanente en la capital filipina y en sus alrededores.

Calificado como el primer *Chinatown* de la historia, el Parián de Manila era el epicentro de la actividad de los sangleyes (la denominación local dada a los chinos), que, por una parte, atendían el abastecimiento de la ciudad y constituían la mano de obra experta y especializada para toda suerte de artesanías y, por otra, garantizaban tanto el suministro de los barcos (ranchos y pertrechos) como la importación de las mercancías asiáticas que llenaban el grueso de las bodegas de los galeones de Manila. Su papel como intermediarios, pese a su exclusión como cargadores directos según el privilegio reservado a los españoles avecindados en las islas, no tenía posibilidad de recambio, de donde se deduce una incontestable dependencia de los mercaderes hispanos respecto de sus servicios en su calidad de verdaderos motores o activadores del comercio transpacífico.

De estas funciones se derivan algunas características estructurales de la vida filipina en los siglos XVII y XVIII. Las revueltas de los sangleyes se sucedieron a lo largo de los años y fueron seguidas de violentas represiones e incluso de expulsiones masivas, pese a lo cual la situación volvía a recomponerse al poco tiempo. La razón de este proceso recurrente era doble, pues provenía a la par de la impotencia española para sostener el sistema sin la ayuda de los sangleyes y de la importancia para Fujian de la exportación a Filipinas y de los negocios realizados en las islas, que podían reportarles un beneficio del 100 al 300 % en cada operación. Las disputas eran corrientes, pero nadie podía permitirse el divorcio. Y ello a pesar de la proverbial discreción de los chinos, de la relativa invisibilidad de los sangleyes, que necesitan no sólo de una investigación de sus actividades en contacto con los españoles de Filipinas, sino también de una historia sustantiva, en la línea de la recientemente ensayada por el profesor Juan Gil.

Si sólo los sangleyes eran capaces de engrasar los mecanismos del comercio transpacífico, los colonos españoles eran los primeros beneficiarios de tales intercambios, gracias al privilegio de disponer de todos y cada uno de los galeones que salían para Acapulco. De ahí que el binomio de la “Ciudad y el Comercio de Manila” fuese el protagonista por antonomasia y el principal portavoz de los intereses vinculados al tráfico con Nueva

España. De ahí que también, como señala INMACULADA ALVA, los lazos entre los regidores de la capital y el Galeón transpacífico constituyan un elemento clave en el funcionamiento y el desarrollo de la vida municipal.

Hay que partir, por tanto, del hecho de que las ventajas derivadas de los privilegios de los capitulares a la hora de la carga del Galeón constituían uno de los principales atractivos económicos del cargo. De este modo, el estudio de algunas de las más encumbradas familias radicadas en Manila en el primer cuarto del siglo XVIII, sirve para establecer las estrechas relaciones existentes entre las dinastías de regidores del municipio y el negocio que representaba el comercio transpacífico. Más aún, el análisis de los numerosos casos aducidos permite detectar también las habituales conexiones de las familias de los capitulares con los más prominentes comerciantes mexicanos, que eran en realidad “los verdaderos dueños del comercio del Galeón”.

Un comercio de seda china y sobrecargos a la ida y de plata mexicana y frailes a la vuelta, según quería la voz popular. Sin embargo, como ya hemos apuntado, un comercio que se nutría también de otros numerosos géneros tanto en dirección a Poniente como a Levante. De dos de estos productos se ocupa MARÍA DEL PILAR MARTÍNEZ, quien además ofrece información sobre el sistema de los asientos generales para la administración de los monopolios oficiales vigentes en México, tal como funcionaban en la primera mitad del siglo XVII. Se trata en este caso de la administración, por un lado, de las bulas de cruzada y, por otro, de la renta de los naipes, asientos que se adjudicaban, por separado, al mejor postor y cuyo importe adelantado debía emplearse en contribuir a los gastos de la defensa del imperio ultramarino. Una vez conseguido su objetivo en la subasta, el asentista podía exportar tanto las bulas de la Santa Cruzada como las barajas de cartas a Filipinas, como medio de conseguir el correspondiente beneficio.

Ahora bien, las utilidades obtenidas no eran demasiado elevadas, hasta el punto de poderse pensar que no compensaba el esfuerzo y el riesgo de una posible falta de salida del producto. Y, sin embargo, sabemos que los asentistas solían contarse entre los grandes comerciantes de México y que practicaron la exportación directa de los géneros adjudicados en el Galeón de Manila. El secreto de la negociación estribaba en el privilegio que concedía a los asentistas —una vez llegados a Manila— el acceso al comercio transpacífico: el derecho de participar en el reparto de la carga del

Galeón, es decir, la seguridad de contar con un cierto número de toneladas de su bodega. Este fue el motor de la participación de los comerciantes mexicanos en la gestión de dos renglones de poca entidad dentro del gran festín de la exportación transpacífica mexicana. Pese a tales ventajas, el negocio no se prolongó demasiado, pues hacia 1660 la falta de postores en el caso de las bulas de cruzada y las sucesivas quiebras de los asentistas de naipes pusieron fin a una práctica que había dejado de ser lucrativa.

El propio sistema comercial, los agentes que aseguraron su funcionamiento y la base material de los intercambios (con especial atención a la seda como producto clave y a la plata como factor de globalización), han sido los principales objetos de la investigación en torno al Galeón de Manila. Por el contrario, otros elementos esenciales no han disfrutado de la misma dedicación y carecen todavía de estudios suficientes, como es el caso paradigmático de los propios galeones, de los propios buques que garantizaban la transferencia de los productos de una a otra orilla del Océano Pacífico, que posibilitaban la existencia misma de la ruta transpacífica. Así, todavía habría que acopiar mayores evidencias sobre el debate entre la propiedad pública o privada de la flota, o sobre el papel respectivo de los astilleros americanos y asiáticos, o sobre los sistemas constructivos, o sobre la evolución de los tonelajes, o sobre la regulación de los fletes, o sobre el método de defensa de los mercantes, o sobre las condiciones de las travesías oceánicas. En suma, los barcos deben encontrar aún su sitio privilegiado en la historia del Galeón del Manila.

En este sentido, CONSUELO VARELA aporta el estudio de un caso, ofreciéndonos la biografía de un galeón del siglo XVII, *El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía*. Un buque que se construye en Cavite y que cuesta una elevada suma (117.000 pesos), muy por encima de la media (unos 80.000 pesos), que comienza su actividad al modo característico, mediante un viaje redondo entre Manila y Acapulco, con escala a la vuelta en la isla de Guam en las Marianas (1684-1685), pero que a partir de entonces parece ver torcido su destino, tras su empleo en la defensa de las Marianas contra los ingleses (1686) y, sobre todo, tras su último viaje rumbo a Acapulco (1687), en el que se queda a mitad de camino al verse anegada, debiendo regresar a la bahía de Sorsogón, en la isla de Bagatao. El juicio de arribada a los responsables de la travesía (otra temática de interés general también descuidada por la historiografía) divide a los intervinientes, aunque se atiende la opinión técnica de que la apertura de cien troneras para otros tan-

tos cañones en el anterior socorro de las Marianas pudo ser la causa de las dificultades posteriores. Finalmente se procede a la exclusión de la nave, que queda atracada sin objeto (1689), antes de ser condenada a un prematuro desguace en 1692. ¿Una andadura típica o una trayectoria anómica? Ahí queda este ejemplo para ser cotejado con otros antes de acercarnos a una verdad estadística sobre los comportamientos de los buques del comercio transpacífico.

La ruta que partía de Manila llevaba a Acapulco, pero antes los barcos alcanzaban las aguas situadas más al norte de su destino final, de modo que las costas de California desempeñaron pronto un papel de indudable relevancia en la navegación de la Nao de China. Autora de uno de los diversos estudios consagrados al papel del litoral americano del Pacífico en la negociación con Asia (como, entre otros, también el muy reciente de Mariano Ardash Bonialian), GUADALUPE PINZÓN aborda el estudio de las Islas Marías como uno de los puntos estratégicos de la ruta y nos ofrece un relato pormenorizado de sus vicisitudes dentro del sistema de defensa de la región y de la ruta del Galeón de Manila.

Las tres Islas Marías, registradas y cartografiadas desde fechas tempranas en el siglo XVI, constituyeron, por un lado, un punto de escala para la reposición de los suministros de las naves enemigas de la Corona española que surcaban el Pacífico (entre ellas las comandadas por William Dampier y Woodes Rogers), por lo que fueron objeto de la vigilancia de las autoridades virreinales encargadas de la defensa del litoral. Sin embargo, las iniciativas planteadas para su ocupación permanente por fuerzas militares no llegaron nunca a prosperar, por lo que las acciones se limitaron a una serie de visitas regulares para asegurarse de la ausencia de barcos que tuvieran intención de utilizarlas como plataforma de ataque contra los galeones del comercio de Filipinas. Más tarde, las Islas Marías reforzaron su valor estratégico al pasar a ser un área regular de tránsito de las naves que salían del nuevo puerto de San Blas o lo tenían como destino, una vez creado el apostadero y convertido en cabeza de un departamento marítimo en 1768. Sin embargo, tampoco esta nueva circunstancia bastó para resucitar las propuestas para su ocupación y, menos aún, para su población, como medio de garantizar mejor su defensa. Así, el reconocimiento de su significado como avanzadilla y como encrucijada de una ruta tan frecuentada no condujo a un cambio visible en su consideración dentro del esquema defensivo imperial.

Por su parte, SALVADOR BERNABÉU amplía el horizonte anterior, señalando los diversos papeles jugados en el apoyo a la navegación del Galeón de Manila a lo largo del siglo XVIII por las dos áreas californianas: la Baja California, evangelizada por los jesuitas, y la Alta California, incorporada más tarde a la Corona española por los soldados regulares y los frailes franciscanos siguiendo el sistema de la obligada colaboración entre los presidios y las misiones para realizar el programa de colonización y evangelización. Esta ocupación de ambas regiones modificó y reforzó la utilidad de aquellas costas, que al principio prestaban exclusivamente un servicio moral a los tripulantes del Galeón de Manila, en demanda esperanzada de las “señas de California”, un conjunto de diversas plantas acuáticas a cientos de millas de la costa, que les anticipaba la ansiada arribada a tierra firme, lo que confortaba su ánimo con la “presencia presentida” del litoral californiano.

Poco conocida es la función desempeñada, en relación con el Galeón de Manila, por las misiones establecidas por los ignacianos en la región de los indios pericúes, en la Baja California, la de Santiago de los Coras (1721) y, sobre todo, la de San José del Cabo Añuití (1730). La escala de los galeones se convirtió en una costumbre que sobrevivió a la gran sublevación indígena de 1735 y se prolongó incluso más allá de la expulsión de los miembros de la Compañía de Jesús en 1768. Sin embargo, esta misma fecha es la del traslado del eje de gravedad a la Alta California, especialmente tras la fundación del puerto de San Blas de Nayarit, que no sólo sirvió de punto de partida para la colonización de la costa situada al norte del virreinato de Nueva España, sino también de catalizador de la actividad naval y comercial de toda la región, pese a la prohibición que siguió pesando sobre el Galeón de Manila de dirigirse a otro puerto que no fuera el de Acapulco. Aun así, la fuerza de las cosas permitió diversas escalas californianas de los buques del comercio transpacífico, entre las que se registran tres arribadas respectivamente a los puertos de San Diego (1781) y Monterrey (1779 y 1784). Finalmente, la cancelación del Galeón de Manila en 1815 aceleró el ritmo de actividad de los otros puertos del Pacífico novohispano, especialmente el de San Blas, concurrido por numerosos barcos en este canto del cisne del comercio transpacífico que se prolongó hasta 1820 y del que puede servir como ejemplo el caso del bergantín *San Ruperto (a) El Aventurero*, cuya visita a Monterrey en 1818 se nos ofrece aquí como epílogo.

Sabido es que las autoridades metropolitanas buscaron una alternativa al comercio del Galeón de Manila a partir de finales del primer tercio del siglo XVIII. La solución pareció encontrarse con la creación de una Real Compañía de Filipinas cuyos estatutos fueron promulgados en 1733, justo un año antes del triunfo del comercio de Manila en el secular debate sobre el derecho de los filipinos a reexportar sedas chinas a la Nueva España por la ruta transpacífica. Sin embargo, el proyecto quedaría abortado por la actitud de Inglaterra y, sobre todo, de las Provincias Unidas, que exigieron el cumplimiento de los tratados que parecían prohibir a España la utilización por sus barcos de la ruta del Cabo de Buena Esperanza: Tordesillas, Münster y Utrecht. Cancelada así la compañía, se abriría a renglón seguido una larga controversia diplomática que conduciría a la aceptación por todas las potencias de las posiciones españolas, aunque ya en la segunda mitad de la centuria.

MARINA ALFONSO y CARLOS MARTÍNEZ SHAW refieren los hitos fundamentales de dicha controversia, que da comienzo al día siguiente de la retirada del proyecto de la compañía y que enfrenta la interpretación prohibitiva de Inglaterra y Holanda (y después sólo de esta última) a la versión de España, que entiende que Tordesillas no tiene aplicación al derecho de navegación por un *mare liberum* reconocido a todos los países y que las cláusulas de Münster y Utrecht sólo hacen referencia a la exclusión de los enclaves adquiridos por las distintas potencias europeas en otros continentes. Como hitos del enfrentamiento hay que señalar primero los escritos subsiguientes a la crisis del *Langerak* y relativos al derecho español a navegar en el área de las Molucas (1733-1736) y las cartas intercambiadas entre el parlamento de Batavia y el gobernador de Filipinas Pedro Manuel de Arandía, quien aprovecharía la ocasión para redactar una de las más contundentes argumentaciones sobre el caso, que sería revalidada además por el Consejo de Indias (1757). España pasará en la década siguiente a una política de hechos consumados, aunque con la prudencia de encargar la utilización de la ruta del Cabo a fragatas de la Armada, pese a lo cual se produce una nueva ofensiva diplomática anglo-neerlandesa en toda regla en 1768, amén del mantenimiento, por parte de los holandeses, de una actitud manifiestamente hostil ante la presencia de los buques españoles en la Bahía de la Tabla, en la Colonia del Cabo. Finalmente, España dará un nuevo paso, enviando por la ruta del Cabo ya no sólo a barcos de guerra, sino también a barcos mercantes, especialmente, aunque no sólo, a los buques

de la Real Compañía de Filipinas, fundada en 1785. Ahora, la medida será irreversible, por mucho que todavía los Estados Generales de las Provincias Unidas envíen en 1786 a Madrid sus conclusiones contrarias a la iniciativa española, convenientemente replicadas una vez más, y por mucho que la VOC y las autoridades de la Colonia del Cabo mantengan una actitud marcadamente contraria a la navegación hispana, al menos hasta el final de la década.

Al mismo tiempo que los barcos de la Armada primero y los mercantes después ensayan la ruta de Cádiz a Manila por el Cabo de Buena Esperanza como alternativa al comercio transpacífico entre Manila y Acapulco, también el Galeón de Manila se implica en la experimentación de nuevos derroteros. Sin duda, no era la primera vez que se exponían nuevas propuestas para variar la ruta tradicional, pero al final los proyectos, como el de Enrique Herman de 1730, caían en saco roto y desaparecían en las gavetas de los despachos oficiales. Sin embargo, la llegada a Manila de un nuevo gobernador, el reformista ilustrado José Basco y Vargas, va a cambiar radicalmente las coordenadas de la cuestión, pasando del proyecto a la realización efectiva.

MARÍA BAUDOT, que ya había estudiado otros aspectos de la labor de gobierno de José Basco y Vargas, nos ofrece todas las circunstancias de la iniciativa llevada a cabo con el propósito de proponer una ruta alternativa a la seguida por el Galeón de Manila durante los dos siglos largos de su vigencia. La motivación del gobernador ilustrado se expresa con nitidez: se trata de impedir el permanente contrabando realizado por las naves del comercio transpacífico a su paso por el sinuoso laberinto del estrecho de San Bernardino antes de embocar el mar abierto con destino a Acapulco. La solución al caso no es menos clara: los barcos han de poner rumbo al norte, siguiendo la costa occidental de la isla de Luzón, y salir en derechura hacia el puerto de San Blas o hacia el puerto californiano de Monterrey (como ocurrió en 1784), desde donde podrán bajar costearo hasta Acapulco.

Una medida previa, no menos irritante para los tradicionales beneficiarios del tráfico, es la militarización del Galeón de Manila. El mando del buque estará a cargo de un oficial del Cuerpo General de la Armada (recayendo la primera vez en el teniente de navío José de Emparán) y todos los empleos de la nave quedarán sujetos al fuero de la Armada. De esta forma, el mando quedaba en manos de profesionales incuestionables, dotados de

la mayor autoridad y libres de los compromisos que ataban a los antiguos comandantes salidos del mismo núcleo de los beneficiarios del sistema.

Y una acción previa es la conquista de las islas Batanes, situadas en el extremo norte de Luzón, que resultaban ser estratégicas en el objetivo de proteger la ruta del Galeón y evitar cualquier posible ataque enemigo. En esta empresa, el gobernador invirtió mucha de su energía hasta conseguir el éxito en 1782 con la incorporación del pequeño archipiélago y de sus aproximadamente diez mil habitantes, lo que le valdría el título de conde de la Conquista de las Islas Batanes, del que siempre se sentiría particularmente orgulloso. Cubierta así la nueva ruta de todo riesgo, el Galeón de Manila hubo de acomodar su derrotero a las coordenadas trazadas por el gobernador, aunque no por mucho tiempo, ya que la llegada de su sucesor, Félix Berenguer de Marquina, supondría la cancelación de la ruta a partir de 1791 y el retorno a las antiguas prácticas ejecutadas en el estrecho de San Bernardino, o sea, en definitiva, la victoria del régimen mantenido por los comerciantes en su exclusivo beneficio durante los dos siglos anteriores. El esfuerzo de José Basco y Vargas de proporcionar una ruta más solvente al comercio transpacífico fue así inmediatamente tirado por la borda, aunque quedó a salvo el logro de la incorporación de las Islas Batanes a las Filipinas españolas.

Tras el breve gobierno de Félix Berenguer de Marquina, el gobierno y la capitanía general de Filipinas recayeron en 1793 en Rafael María Aguilar. Siguiendo a MARÍA DOLORES HERRERO, su mandato estuvo presidido por la amenaza de la guerra y, como una natural consecuencia, por la preocupación por la defensa del archipiélago y, como una indeseada derivación, por la rivalidad con el general Ignacio María de Álava, enviado al mando de la Escuadra de Asia para reforzar la capacidad militar de las Islas, cuestión a la que se dedicó con pericia y entusiasmo. De esta forma, todas las acciones del nuevo gobernador giraron en torno a la puesta en estado de defensa del archipiélago, empezando por la visita que hiciera a su llegada de las instalaciones del puerto de Cavite, que encontró en muy mal estado: construcciones arrasadas por el mar, guarnición escasa y con efectivos poco dignos de confianza, y astillero con reducida actividad, pese a la reciente construcción del navío *San Fernando (a) Magallanes*.

Sin embargo, esta situación varió muy favorablemente durante los años de su gobierno. Por un lado, una decisión superior convirtió a Cavite en cabeza de Departamento marítimo (1796) y en Comandancia de Marina

(1800) en detrimento del mexicano puerto de San Blas. Y, por otro lado, Aguilar se comprometió personalmente en la restauración de las fortificaciones, en la potenciación del uso comercial del puerto y de sus almacenes y en la puesta a punto del astillero, que proporcionó las lanchas para la defensa del complejo portuario y garantizó el obligado carenado de las naves que servían la ruta del Galeón de Manila, así como de los barcos de la Real Compañía de Filipinas, que hizo de Cavite su base de operaciones en el archipiélago.

El Galeón de Manila salió por última vez rumbo a Acapulco en el año 1811, aunque realizó su vuelta de vacío, completando su viaje redondo en 1815. Coincidiendo con esta fase terminal de la vida del sistema inaugurado dos siglos y medio atrás, se pusieron en marcha la reflexión sobre el significado y la ponderación de los resultados obtenidos por el comercio transpacífico entre las Filipinas y Nueva España. MARÍA DOLORES ELIZALDE recorre el abanico de las opiniones que jalaron el siglo XIX, dividiéndolas en tres etapas: las correspondientes a los debates de las Cortes de Cádiz, las procedentes de dos conocidos nombres de la administración española en las Islas y una serie de declaraciones dispersas de otros individuos unidos por su cualidad de extranjeros.

Abre la nómina el diputado filipino Ventura de los Reyes, cuyo discurso se muestra favorable al libre comercio frente al monopolio representado por el Galeón de Manila, pero considera positivo el mantenimiento de la ruta bajo las nuevas condiciones, en lo que coincidirá plenamente con la Comisión de Comercio de las Cortes. Las reflexiones se multiplican en el foro parlamentario, aunque un resumen de las mismas puede centrarse en algunos puntos comunes: el sistema del Galeón de Manila fue a la larga negativo para el desarrollo económico de las Islas, las Filipinas no tienen por qué renunciar al mantenimiento de la ruta siempre que se instaure el libre comercio con carácter universal y la comercialización de los productos asiáticos debe restringirse en aras de la protección de la industria metropolitana.

Por su parte, ciñéndonos a los expertos de la administración española en el archipiélago, Tomás de Comyn en 1810 se pronuncia abiertamente a favor del comercio libre y en contra de la exclusiva del Galeón (una ocasión que deben aprovechar los colonos si no quieren verse desplazados por los extranjeros), mientras que Sinibaldo de Mas en 1840 repite los conceptos generales: el Galeón reportó muy pocos beneficios a las Islas, de modo

PRESENTACIÓN

que su supresión ha abierto los horizontes económicos del archipiélago, que debe afrontar con el mejor ánimo el nuevo sistema de la libre concurrencia en un mundo igualmente libre. Finalmente, las opiniones extranjeras parecen mucho más superficiales. Se pasa de la crítica ritual de la mala administración española a la oda tópica a la libertad de comercio, y del relato objetivo del etnólogo alemán Feodor Jagor a las descalificaciones irrelevantes de un comerciante estadounidense.

No cabe duda de que, a lo largo del Ochocientos, el Galeón de Manila va pasando ya progresivamente al dominio de la historia. Una historia que, como puede comprobarse, se prolonga hasta nuestros días y no tiene visos de concluir todavía por más que nuestros conocimientos vayan siendo cada vez más amplios y más seguros a causa de los progresos de la investigación. El Océano de la Historia es un espacio inmenso y permitirá por mucho tiempo la continuación de la singladura de la Nao de China, del Galeón de Manila.

Salvador BERNABÉU ALBERT
y Carlos MARTÍNEZ SHAW