

Carlos Martínez Shaw*

EL GALEÓN DE MANILA Y LA ECONOMÍA FILIPINA (1565-1815)

El Galeón de Manila fue la línea regular de intercambios entre México y Filipinas entre 1565 y 1815, del mismo modo que la capital del archipiélago fue la plataforma española para sus contactos con los países de Extremo Oriente. En 1765 la metrópoli experimentó la necesidad de establecer una línea directa con aquellos dominios a través de una serie de compañías mercantiles que navegaron entre Cádiz y Manila, sin por ello anular la ruta que llevaba de Filipinas a Acapulco. Desde 1785, el puerto de Manila fue abierto a otros intercambios, de tal modo que alcanzó el rango de gran plaza de comercio internacional y su verdadera edad de oro en las décadas siguientes. La supresión de la ruta del Galeón de Manila en 1815 no impidió la continuación del tráfico de la región, que sólo se vio alterado de modo definitivo por la emancipación de las provincias americanas en 1820.

Palabras clave: Filipinas, Galeón de Manila, Asia, comercio internacional.

Clasificación JEL: F10, N73, N75.

1. Introducción

El Galeón de Manila designa, no sólo 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 desde Manila lleva a China, en primer lugar, pero también a Japón, Formosa, las Molucas, Camboya, Siam, Vietnam y,

más allá, hasta las lejanas tierras de India, Ceilán y Persia.

2. Entre Acapulco y Manila

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) ▷

* Universidad Nacional de Educación a Distancia y Real Academia de la Historia.

Versión de marzo de 2016.

y el estrecho de Torres entre Nueva Guinea y Australia. Finalmente, Carlos V renunció a las Molucas en 1529 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 Pasig, en el mes de julio, para aprovechar el monzón de verano, siguiendo la corriente marina de Kuro Siwo 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 y, alguna vez, Rota) llegaba a Manila en julio, a tiempo de ver zarpar a su sucesor en la travesía.

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 sampanes 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), aunque 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 un 96 y un 99 por 100 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 almendra, la clave de bóveda del Galeón de Manila, era, por tanto, la plata americana. La moneda española (especialmente el peso de ocho reales) servía ante todo en Manila para pagar los productos asiáticos reexpedidos a México, de forma que una buena parte de los 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 juncos 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 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. 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 suscitaran 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 India. De ahí que los comerciantes de las distintas compañías europeas de las Indias Orientales se vieran precisados a procurarse esta plata, bien en Europa, bien a través de la oferta de 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*.

3. Filipinas frente a Asia Oriental

Ahora bien, hay que advertir que Manila fue para España no sólo 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 (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), iniciativas 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 Keichô 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 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 las islas de Sulawesi, hasta 1677. El siglo xviii conoció una recuperación de la iniciativa imperial por parte de España, 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, funcionará toda una red de contactos y de intercambios (de muy distinta índole) con el entorno asiático que

tendrá como epicentro la ciudad de Manila, «señora de muchos mares, capital de muchos archipiélagos y centro y depósito de Oriente».

4. Entre Cádiz y Manila

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 sumara a la ruta tradicional que llevaba desde el archipiélago filipino hasta el puerto mexicano de Acapulco (1565-1765). Sin entrar en el detalle de las diversas vicisitudes sufridas a lo largo de estos dos siglos de su vigencia, sólo señalaremos que el Reglamento de 1702 modificó las pautas para el funcionamiento 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 cuales se repartirían las boletas de carga, que además eran intransferibles, por lo que si algún beneficiario renunciaba lo que le correspondía 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 en 1734 a los 500.000 pesos de mercancías a la ida y el doble en plata de retorno.

Ahora bien, al mismo tiempo que se introducían estas reformas en la ruta tradicional entre las Filipinas y México, las autoridades españolas (y algunos destacados tratadistas) abogaron por el establecimiento de una relación directa entre la metrópoli, por un lado, y las islas Filipinas y el resto de Asia Oriental, por otro, 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 la mayor parte de los beneficios del tráfico. La primera condición para esta renovación del comercio de España con Filipinas y con el mundo asiático fue la declaración por parte de sus autoridades de su derecho a la navegación por la ruta del cabo de Nueva Esperanza, cerrada a las embarcaciones hispanas desde la firma del Tratado de Tordesillas en la lejana fecha de 1494. Denunciada por obsoleta esta restricción a la navegación española, el siguiente paso era poner en servicio la ruta directa hacia los dominios españoles del Pacífico y hacia el continente asiático en general, cosa que se produjo a partir de 1765.

De acuerdo con esta decisión, que quebraba una situación vigente durante más de doscientos setenta años, las autoridades hispanas procedieron a la organización de una serie de expediciones de índole estratégica y geográfica y al establecimiento de una comunicación directa entre la metrópoli y el archipiélago filipino. Así, la Secretaría de Marina e Indias patrocinó varias expediciones hidrográficas que utilizaron, para alcanzar las Filipinas, la ruta del cabo del Buena Esperanza, pero que al mismo tiempo debían llevar registros de mercancías embarcadas por el comercio de Cádiz. El primero de estos viajes fue encomendado a Juan de Caséns y Juan de Lángara (navío *Buen Consejo*, 1765-1767). Los siguientes viajes redondos fueron los del navío *Buen Consejo* por segunda vez (Juan de Caséns, 1768-1770), la fragata *Venus* (Manuel González de

Guiral y Juan de Lángara, 1769-1770), la fragata *Astrea* (José de Córdoba, 1770-1771), la fragata *Palas* (Ignacio Mendizábal, 1771-1772), la fragata *Venus* por segunda vez (Juan de Lángara, 1771-1773), la fragata *Palas* por segunda vez (Gabriel de Alderete, 1773-1774), la fragata *Juno* (Juan de Araoz, 1774-1775), la fragata *Astrea* por segunda vez (Antonio de Albornoz, 1775-1776), la fragata *Venus* por tercera vez (Gabriel Guerra, 1775-1776), la fragata *Juno* por segunda vez (Pablo de Lasaña, 1776-1777), la fragata *Astrea* por tercera vez (Antonio Mesía de la Cerda, 1777-1779), la fragata *Juno* por tercera vez (Benito de Lira, 1778-1780) y la fragata *Asunción* (mandada por Juan Ruiz de Apodaca). En estos catorce viajes redondos (incluyendo el primero), participaron también un barco fletado en Manila, la fragata *Santa Rosa de Lima* (mandada por Juan de Lángara, que entró en Cádiz en agosto de 1780) y la urca *Santa Inés* (del piloto Francisco Reinoso), que salió de Cádiz en diciembre de 1777, acompañando a la *Astrea* en su tercera travesía a Filipinas.

Ciñéndonos a la vertiente comercial, los mercaderes gaditanos, aunque lo hicieron con precaución, respondieron a la llamada y embarcaron una mínima cantidad de productos con destino a las Filipinas (un poco de vino, aguardiente y aceite y algunos quintales de hierro) y, sobre todo, recibieron unas más amplias remesas de géneros asiáticos, entre los que destacan los tejidos de algodón, los tejidos de seda, seda en todas sus variedades (lanquín, rama, mazo, quiña, torcida, floja y pelo), especias (canela, pimienta), palo sibucan y objetos de porcelana.

Ahora bien, si la ruptura de la exclusiva de la ruta del Galeón de Manila y la potenciación de una ruta alternativa justificaban sobradamente la hostilidad de los mercaderes filipinos, esta primera aventura del comercio directo no hizo más que aceptar y, de alguna forma, ratificar un sistema comercial basado en la venta en exclusiva de mercancías asiáticas, especialmente chinas, por parte de los comerciantes establecidos en la capital del archipiélago, de modo que Acapulco siguió siendo la incontestada terminal novohispana, mientras Cádiz apenas se ▷

estrenaba como una terminal metropolitana todavía en mantillas, por más que esta primera medida concreta de la voluntad de cambio que venía manifestándose desde algunas décadas atrás generase una más que lógica incertidumbre sobre el futuro.

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 (Real Orden de 12 de junio de 1776). 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*, alias *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 (de la que enseguida hablaremos), 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, 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 el ya citado navío *San Francisco de Paula*, alias *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, 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*, alias *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.

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. 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 (en la costa de Coromandel) 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 será una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad que no se hará 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 de 12 de julio de 1803. ▷

La travesía Cádiz-Manila fue inaugurada por la Real Compañía en el mes de setiembre 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 Aguila Imperial* navegaban en enero del año siguiente por la ruta del cabo de Nueva 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 corría 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 guarda semejanza pero también presenta 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 Chancho (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 India, también a veces identificables desde el propio nombre: elefantes, chitas, salampuris, organdíes, 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 y papeleras. Filipinas, por su parte, incrementa su presencia en este cuadro con sus remesas de pimienta, de azúcar, de añil, de algodón en rama, de algalia (una especie de almizcle), de palo sibucáo, 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 cinco años más tarde (por Real Orden de 23 agosto 1790) obtenía la supresión de la escala forzosa en Manila, es decir conseguía el comercio directo desde España con India y China, una autorización que sería ratificada por la ya citada cédula de confirmación de privilegios de 12 de julio de 1803. De estas dos nuevas líneas, la primera fue abierta de modo efectivo en 1796, con una accidentada travesía que llevó al primer comisionado en 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 expediciones en 1797 (navío *Columbus*), 1802 (fragata *Clive*), 1803 (fragata *Ifigenia* y fragata *Princesa de Asturias*, que no llegó a alcanzar su destino), 1804 (fragata *Princesa de Asturias*), 1815 (fragata *San José*), 1817 (fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso*, alias *La Esperanza*, que fue apresada por dos buques corsarios) y 1818 (navío *San Julián*), hasta el punto de convertirse en una de las más frecuentadas y 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 consignataria (no sólo para los barcos de la compañía, sino también para otros), 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 de estas funciones, la factoría pudo servir para el comercio directo entre Cádiz y Cantón sin la mediación de Manila, pero, aunque la Real Orden de 23 de agosto de 1790 preveía también la apertura de China junto a la de la India, la ruta nunca funcionó, por más que Cantón prestara excelentes servicios a la relación directa entre Asia y América al margen del Galeón de Manila.

Más tarde, una serie de órdenes reales concederían a la compañía una de sus más constantes aspiraciones, el comercio directo desde Asia a América a partir de las Filipinas, con barcos propios o expresamente a su servicio, aunque siempre con la salvedad del puerto de Acapulco, donde la compañía sólo podía realizar las operaciones de importar grana y otros frutos y, desde 1803, de introducir remesas de añil y otros productos filipinos, y de embarcar los retornos en plata. La autorización, contemplada en la Real Orden de 29 de mayo de 1793 solamente para periodos de guerra, permitía el comercio directo desde Manila a los reinos de Guatemala, Perú y Chile y al puerto de Buenos Aires. La concesión quiso hacerse efectiva en 1797 con el registro de Manila a Lima del navío *El Rey Carlos*, pero el buque no llegó a su destino, ya que hubo de regresar a Manila apenas rebasado el estrecho de San Bernardino. En 1799, por el contrario, el éxito acompañó a la travesía de la fragata *San Francisco Xavier*, alias *El Filipino*, que, tras zarpar de Manila el 26 de julio de 1799, arribó al puerto de Concepción en diciembre del mismo año, prosiguiendo su ruta hasta entrar en febrero de 1800 en el puerto de El Callao, desde donde emprendió regreso a Filipinas, arribando a Manila el 21 de mayo del mismo año. Desafortunada fue de nuevo la tercera travesía de este ciclo, la segunda expedición de la fragata *San*

Francisco Xavier, alias *El Filipino*, que, después de haber zarpado con destino a El Callao el 13 de julio de 1800, hizo arribada forzosa en San Blas en junio del año siguiente con un cargamento de géneros asiáticos, sin que sus condiciones de navegación le permitieran reemprender la ruta y mientras su capitán moría en Tepic. En 1803, la cédula de confirmación de privilegios ampliaría la concesión a todo tiempo, lo que permitiría el despacho de nuevos registros desde dicho año hasta 1816.

La compañía inauguraría también de modo regular el comercio directo entre Asia y América sin pasar por Manila, tras la promulgación de dos Reales Órdenes en 5 de agosto de 1814 y 22 de diciembre de 1816. Sólo funcionó la ruta desde India, donde los factores de la compañía comprarían con este fin la fragata *Infante Don Carlos*, que zarpano de Calcuta el 24 de diciembre de 1816 llegaría a El Callao el 8 de julio de 1817. Por su parte, la fragata *San José*, alias *El Rey Fernando*, que había zarpado de Cádiz el 16 de mayo de 1816 para tomar la derrota del cabo de Hornos, arribó el 1 de octubre de 1817 a El Callao, desde donde llegó a Calcuta el 25 de agosto de 1818, es decir, realizando la ruta inversa, antes de realizar otra travesía de ida y vuelta entre Calcuta y Cantón (del 3 de diciembre de 1818 al 18 de mayo de 1819). Finalmente, los factores de Calcuta fletaron la corbeta inglesa *Merope* para alcanzar el puerto de El Callao el 7 de agosto de 1819 y regresar a la plaza bengalí el 25 de marzo de 1820, poniendo así fin al comercio directo entre India y Perú, cerrado ya al tráfico español por los insurgentes.

Menos incidencia tuvo la concesión del tráfico directo con China. Ningún barco arribó a El Callao directamente desde Cantón. Y el único que pudo hacerlo en sentido inverso tampoco lo consiguió, ya que la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, alias *Reina María Isabel*, que navegó desde Cádiz (21 de mayo de 1818) por la ruta del cabo de Hornos hasta El Callao (5 de noviembre de 1818) no se atrevió a salir rumbo a Cantón por temor a su apresamiento por los corsarios que patrullaban la región. La guerra clausuró así una ruta aun antes de haberse activado. ▷

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, como fueron las que unieron Cádiz con Manila (por el cabo de Hornos con escala en El Callao) y a Cádiz con Tranquebar, Calcuta, Cantón y Manila (por el cabo de Buena Esperanza), así como a Manila y Calcuta con El Callao y otros puertos sudamericanos. Muchas de estas rutas sufrieron el impacto de la independencia de América y aun hubieron de clausurarse (alguna de ellas, como la de Cantón a El Callao antes de haberse estrenado) por la misma razón, ocasionando la decadencia de la sociedad y su extinción definitiva por Decreto de 6 de setiembre de 1834.

5. La edad de oro de Manila

Mientras tanto, y en paralelo con la inauguración de la línea directa entre España y las Filipinas, se producía, en este último periodo de vigencia de la ruta del Galeón, la progresiva liberalización del comercio de Manila. Así, en 1785 se decretó la apertura parcial del puerto al comercio y a las marinas de Asia (a las «naciones propiamente asiáticas»). A partir de este año Manila empezó a recibir, al margen de los galeones de la Carrera de Acapulco y de los barcos de la Compañía de Filipinas, los barcos chinos y los barcos que con pabellón de conveniencia (banderas indias de diversos estados, banderas de los sultanatos malayos o suluanos y bandera armenia) ocultaban el tráfico europeo, especialmente el británico, tanto de particulares como de su Compañía de las Indias Orientales. Del mismo modo, la marina española también alcanzaría desde Manila los puertos indios, al menos el de Madrás, desde donde consta la salida de varios barcos con destino a Filipinas entre 1785 y 1787: *San José*, *Minerva*, *San Luis*, *Princesa*, *Nuestra Señora de la Soledad*, de nuevo *Minerva*, de nuevo *San Luis* y *El Dorado*.

Siguiendo este proceso de liberalización del tráfico, las autoridades españolas decidieron finalmente,

por una Real Cédula de 15 de agosto de 1789, la transformación de Manila en un puerto abierto al comercio internacional. Desde el 1 de setiembre en adelante, todas las marinas quedaban autorizadas a comerciar con la capital filipina (siempre que los géneros no fuesen europeos, a fin de reservar este renglón a los barcos españoles procedentes de Cádiz y, muy especialmente, a los de la Compañía de Filipinas) y a disfrutar de la reducción de las tasas que gravaban los productos asiáticos. De esta manera, Manila entraba en un nuevo régimen comercial y pasaba a convertirse realmente en un puerto internacional que conocería, desde ahora y durante las siguientes tres décadas, una auténtica edad de oro.

Simplificando los datos que poseemos para la entrada de barcos en Manila, podemos señalar una primera serie (1793-1794 y 1795-1799), que nos ofrece una cifra de 33 barcos españoles, 67 barcos asiáticos y 87 barcos europeos, es decir un total de 187 buques. La Aduana de Manila, por su parte, registra para los años 1795-1799 (cuatro anualidades según el sistema contable vigente) unas exportaciones de más de 3 millones de pesos y unas importaciones de casi 10 millones de pesos. Una segunda serie (1798-1801) nos señala la presencia de 6 barcos españoles, 33 barcos asiáticos y 54 barcos europeos (y estadounidenses). La Aduana registra unas exportaciones que (sin constancia de los géneros asiáticos salvo los filipinos) suman más de 1.450 mil pesos y unas importaciones que superan los 11.137 mil pesos en el conjunto de los tres años (ya que por razones contables el primer año empieza el 1º de junio y el último acaba el 31 de mayo).

El puerto de Manila aparece, por tanto, a fines del siglo XVIII y principios del XIX como un puerto comercial intercontinental. Así, mantiene relaciones directas con Europa a través de la Compañía de Filipinas, aunque la guerra haya bloqueado dicha vía en estos años y los barcos españoles se hayan debido sustituir, al amparo del comercio de neutrales, por buques europeos y estadounidenses. También con Hispanoamérica, por la doble vía del Galeón (que conduce a Acapulco) y de la Compañía ▷

de Filipinas, que además de utilizar los barcos de la Carrera de Acapulco para sus retornos, alcanza el puerto de El Callao en el sur del continente. El tráfico es igualmente intenso con los puertos asiáticos de China (Cantón y Macao), India (Coromandel y Bengala) y Java, más el sultanato moro de Joló, mediante los barcos extranjeros del *country trade*; y con los puertos más próximos de China (Nankín, Amoy y Quanzhou), más también Java y Joló, a través de las marinas locales (china y suluana) y, en menor medida, a través de algunos barcos nacionales. Y, si tomamos nota de los asientos registrados en la Aduana, aparece también como un centro exportador de consideración, pero sobre todo como un centro receptor de plata americana, en cantidades crecientes, para lo que basta comparar los diez millones escasos del primer periodo con los once millones largos de los tres últimos años considerados, es decir una media de 2,5 millones anuales contra una media de 3,7 millones al año.

Para 1809-1810, como nuevo elemento de comparación que nos permita comprobar la evolución del puerto de Manila, tenemos un cuadro general del movimiento de exportaciones e importaciones que, aunque confeccionado de un modo muy genérico, expresa la situación en un momento en que reina la paz entre España e Inglaterra y aún no se ha iniciado el proceso de independencia en América: las exportaciones significan 4.795 mil pesos, mientras las importaciones ascienden a 5.329 mil pesos. El cuadro, aun sin ofrecer unos datos tan completos como los manejados para el periodo del comercio de neutrales, permite constatar algunas significativas novedades. Primero, las cifras de las importaciones aumentan notablemente sobre las asentadas durante el comercio de neutrales, alcanzando los 5,3 millones de pesos, frente a los 3, 4 y 4,2 millones de los tres ejercicios conocidos de 1798-1801. Las exportaciones (para las cuales no tenemos término de comparación, pues los registros de aduana del comercio de neutrales no reflejan los efectos asiáticos, con la salvedad de los filipinos, remitidos a América, con lo cual sus cifras son muy poco representativas) se acercan a los 4,8 millones de pesos, una cifra muy plausible que sólo se queda

ligeramente por detrás de las importaciones, lo que revela que la contabilización de las reexportaciones (1.100.000 a México y 530.000 a Perú) restablece el equilibrio de la balanza comercial dejando a salvo el beneficio obtenido del intercambio en los puertos americanos.

Ahora bien, la tarea más instructiva es la de cotejar todas las cifras anteriores con los datos que poseemos para 1817 y 1818 (especialmente completos para este último año), que reflejan el movimiento del comercio exterior de Manila cuando ya ha sido suprimido el Galeón. Pues bien, las exportaciones son, respectivamente de más de 1.436 mil pesos y de más de 1.205 mil pesos, mientras que las importaciones ascienden respectivamente a más de 3.157 mil pesos y a más de 3.125 pesos. En una palabra, ambos ejercicios se mantienen en unos niveles sólo ligeramente inferiores a los registrados para el periodo del comercio de neutrales y desde luego superiores a los de los años anteriores a la libertad de comercio del puerto de Manila, aunque muy por debajo de ese ejercicio estrella de 1809-1810. Dicho de otra manera, si consideramos sólo las importaciones, los dos últimos años denotan ya la suspensión del comercio oficial del Galeón de Manila, pero siguen reflejando la continuidad de la ruta de Acapulco. Y lo mismo ocurre con los 55 barcos arribados al puerto de Manila, que superan siempre las entradas de buques de los años noventa. En una palabra, si el comercio de Manila parece haber alcanzado su máximo en torno al año 1810, el tráfico mantuvo un alto nivel de actividad mientras siguió siendo posible la transferencia de plata desde América, es decir, hasta la independencia de los dominios continentales españoles.

6. Después del 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 ▷

TABLA 1
EXPORTACIONES DE MANILA A ACAPULCO (1815-1818)

Barcos	Valor cargamentos introducidos (en pesos)	Importe de los frutos y efectos de las Islas Filipinas (en pesos)	Importe de los frutos y efectos extranjeros de India y China (en pesos)
Fragata <i>Victoria</i> (1ª).....	421.841,22	8.161,20	413.680,02
Bergantín <i>Feliz</i>	65.649,50	264,60	65.384,70
Fragata <i>María</i> (1ª).....	156.959,01	21.127,36	135.831,54
Fragata <i>Victoria</i> (2ª).....	207.785,07	3.874,56	203.910,31
Fragata <i>María</i> (2ª).....	85.957,42	7.021,66	78.935,58
Fragata <i>Paz</i>	298.783,32	31.257,31	267.525,65
Corbeta <i>Espina</i>	103.010,67	12.000,66	91.010,01
Totales	1.339.986,57	83.708,11	1.256.278,39

Fuente: Archivo General de la Nación de México. Filipinas, vol 49, nº 403.

siquiera la suspensión oficial del Galeón de Manila (por Decreto de las Cortes de Cádiz de 14 de septiembre 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 septiembre 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», como se observa en la Tabla 1.

El valor de las exportaciones no deja de ser considerable, sobre todo teniendo en cuenta que nos encontramos en el crepúsculo de la ruta secular: un total de casi un millón trescientos cuarenta mil pesos en tres años. También debe destacarse la distribución entre las remesas procedentes de las islas Filipinas y las procedentes de India y China: las primeras representan tan sólo el 6,26 por 100 del total, frente al 93,74 por 100 de las segundas. Una proporción que es una constante del tráfico de las Filipinas y que denota que, pese a las medidas de fomento de la producción propia del archipiélago con vistas a su exportación, su comercio se basó siempre esencialmente en los géneros provenientes de China, de India o de otros países asiáticos. Finalmente, el documento es un testimonio de que los barcos continuaron llegando desde Manila a

TABLA 2
COMERCIO EXTERIOR DE MANILA: IMPORTACIONES (1785-1818)

Años	Valores (en pesos)
1785	1.185.807
1786	1.908.932
1795-1796	2.083.891
1796-1797	2.949.410
1797-1798	2.342.933
1798-1799	2.986.201
1799-1800	3.920.417
1800-1801	4.230.568
1809-1810	5.329.000
1816-1817?	3.157.783
1817-1818?	3.125.315

Fuente: elaboración propia a partir de diversos documentos.

Acapulco hasta la misma víspera de la definitiva independencia de México.

De este modo, como último resumen, podemos presentar la Tabla 2.

De acuerdo con estas cifras, observamos un aumento inmediato del volumen comercial entre 1785 (1,1 millones de pesos) y 1786 (1,9 millones), una subida que querríamos atribuir a los beneficiosos efectos de la apertura de Manila a los productos introducidos por las marinas de los países asiáticos (que también prestaron sus pabellones a las europeas), aunque hay que ser cautos en la materia, pues oscilaciones de este tipo se producen en otros momentos sin que, obviamente, podamos asignarlas a esta causa. El ejercicio 1795-1796 (2 millones) parece continuar la tónica del año 1786, antes de que se produzca una progresiva subida durante los años siguientes, pese al estallido de la guerra con Inglaterra y la desaparición de los barcos de esta bandera: el ejercicio 1796-1797 presenta la suma de 2,9 millones, el de 1797-1798 tiende a la baja con 2,3 millones, pero el de 1798-1799 vuelve a subir ▷

a casi 3 millones, el de 1798-1800 casi alcanza los 4 millones y el 1800-1801 llega a superar los 4,2 millones. Si el tráfico no parece haber sufrido los efectos de la guerra, resulta más que plausible el notable incremento alcanzado en 1809-1810, cuando se llega a los 5,3 millones. Por el contrario, las últimas cifras (que no representan más que el retorno a los tres millones alcanzados en la década final del siglo xix) parecen argumentar a favor de la decadencia del comercio como fruto de la clausura de la ruta del Galeón de Marina y su insuficiente sustitución por las vías alternativas de la Compañía de Filipinas, que por otra parte también se están cerrando a causa de las guerras de la independencia de las provincias americanas. Se trata en todo caso de un descenso considerable, pero en absoluto de una caída abrupta de los valores, circunstancia en relación con la actividad en El Callao (donde todavía en 1816 se embarcó rumbo a Manila la suma de 700.000 pesos fuertes, que llegaron a su destino a fines de año) y también de Acapulco, donde todavía, como sabemos, los registros de mercancías procedentes del archipiélago ascenderán entre 1815 y 1818 a más de 1,3 millones de pesos, lo que significa unos retornos superiores. A partir de aquí, sí que el comercio de Manila se vio abocado a una irremediable decadencia, de tal modo que su edad de oro como emporio comercial debió abarcar los treinta años largos que median entre 1789, fecha del decreto de libertad comercial, y 1820, cuando todavía se estaban

recibiendo las últimas remesas de plata de Acapulco y todavía seguía funcionando la plaza alternativa de Lima.

7. Conclusiones

En conclusión, en el año 1820 el sistema comercial español del Pacífico se había transformado profundamente y había alcanzado su máximo nivel de desarrollo. La bandera española ondeaba no sólo en sus dominios del Pacífico americano (que alcanzaba desde los puertos chilenos en el Sur hasta los recién abiertos de California en el Norte), y no sólo en sus enclaves de las Filipinas y las Marianas, sino también en sus factorías estables de Calcuta o de Cantón, como puede verse en las pinturas que ilustran la localización de los pabellones europeos desplegados en los mástiles de sus oficinas comerciales en tierras asiáticas. La pérdida de las provincias hispanoamericanas repercutiría negativamente en este sistema, que se vería abocado a la decadencia. Así, el último Galeón de Manila regresaría de vacío al archipiélago en 1815, el comercio de Lima se cerraría en 1820, la Compañía de Filipinas se suprimiría en 1834, la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid liquidaría sus negocios asiáticos en 1841. La multiplicada actividad de la etapa de 1765 a 1820 quedaría como testimonio de un momento estelar de la expansión comercial española en el Pacífico.