

5
2ej

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN.

RELACIONES COMERCIALES DE LA NUEVA ESPAÑA CON EL PACIFICO ASIATICO.

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

ANDRES DEL CASTILLO SANCHEZ

ASESOR: MERCEDES PEREÑA GILI

OCTUBRE 1994

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE GENERAL.

Introducción.	8
1. Antecedentes	16
1.1. División del mundo en bloques de influencia.	18
1.1.1. Situación de la Península Ibérica en el siglo XV.	18
1.1.2. El inicio de la era de los descubrimientos hispano-portugueses.	22
1.1.3. Base jurídica de la división del mundo en 1493.	31
1.2. Primeras expediciones españolas al Océano Pacífico.	33
1.2.1. Descubrimiento del Océano Pacífico y primeras expediciones.	34
1.2.2. Expediciones desde la Nueva España al Pacífico.	42
2. Situación jurídico-económica del Imperio Español entorno al comercio transpacífico.	56
2.1. Instituciones político-administrativas del Imperio Español que influyeron en el comercio transpacífico.	56
2.1.1. Instituciones políticas.	58
2.1.1.1. El Consejo Real y Supremo de Indias.	60
2.1.1.2. La Casa de Contratación.	61
2.1.2. Instituciones regionales ubicadas en la Nueva España.	61
2.1.2.1. El Virreinato.	63
2.1.2.2. La Real Hacienda.	65
2.1.2.3. El Consulado.	67
2.1.3. Instituciones ubicadas en Filipinas.	68
2.1.3.1. La Audiencia.	69
2.1.3.2. El Gobernador.	70
2.1.3.3. La Capitanía General.	72
2.1.3.4. El Consulado de Manila.	73
2.1.3.5. Instituciones menores, el Alcalde Mayor.	74
2.1.3.6. Las intendencias.	75
2.2. Panorama económico del Imperio Español frente al comercio transpacífico.	77

2.2.1. España: sistema político-económico.	77
2.2.2. Nueva España: economía e industria.	79
2.2.2.1. Minería	79
2.2.2.2. El desarrollo industrial en la Nueva España.	81
2.2.3. Filipinas: economía y recursos.	83
2.2.3.1. El Real Situado.	84
2.2.3.2. Desarrollo de Manila.	85
2.2.3.3. Poblamiento hispanoamericano en el archipiélago.	88
2.3. Comunicaciones y transportes en el Imperio Español.	88
2.3.1. España, legislación de puertos y flotas.	89
2.3.1.1. El puerto de Cádiz.	90
2.3.1.2. Sevilla, capital del Imperio Español.	91
2.3.2. Caminos y puertos en la Nueva España	92
2.3.2.1. Caminos.	92
2.3.2.2. Puertos.	93
2.3.3. Comunicaciones en Filipinas.	99
2.3.3.1. Manila.	100
2.3.3.2. Cavite.	101
2.3.3.3. Otros puertos de las islas.	101
3. Descripción y análisis del comercio transpacífico.	102
3.1. Relaciones comerciales de la Nueva España con Filipinas.	103
3.1.1. Establecimiento de la ruta comercial Acapulco-Manila.	103
3.1.2. La ruta.	104
3.1.3. Las mercancías.	105
3.1.4. Los impuestos.	115
3.1.5. El contrabando.	117
3.2. Relaciones comerciales con Japón.	118
3.2.1. Primeros contactos.	119
3.2.2. El papel de los misioneros.	120
3.2.3. Misiones diplomáticas.	121

	3.2.4. La ruta comercial.	127
3.3.	Relaciones comerciales con China.	128
	3.3.1. Relaciones chino-filipinas en el período prehispánico.	128
	3.3.2. Establecimiento de la ruta comercial.	129
	3.3.3. La ruta, los puertos.	132
	3.3.4. Las mercancías	132
3.4.	Relaciones comerciales con Camboya y Siam.	133
	3.4.1. Primeros contactos.	133
	3.4.2. Expediciones y misiones diplomáticas y religiosas.	134
	3.4.3. Comercio	139
3.5.	Relaciones comerciales con las islas de Micronesia.	140
	3.5.1. Guam.	141
	3.5.2. Islas Marianas.	142
	3.5.3. Islas Carolinas y Palaos.	143
3.6.	Relaciones comerciales con las colonias portuguesas en Asia.	145
	3.6.1. Macao.	147
	3.6.2. Goa y los establecimientos portugueses en la India.	150
	3.6.3. Malaca y Timor.	151
3.7.	Relaciones comerciales con otras partes de Asia.	152
	3.7.1. Islas musulmanas del sudeste asiático.	153
	3.7.2. Establecimientos daneses en la India.	154
	3.7.3. Colonias francesas en la India.	155
	3.7.4. Establecimientos holandeses en Oceanía.	155
	3.7.5. Misiones religiosas.	156
4.	Final, importancia y trascendencia de la ruta comercial	157
4.1.	Limitaciones en las relaciones comerciales.	158
	4.1.1. Rivalidades coloniales.	158
	4.1.1.1. Conflictos con Holanda.	162
	4.1.1.2. Conflictos con el Imperio Británico.	164
	4.1.2. Deficiencias en la administración del Imperio.	165

4.1.2.1.	La corrupción administrativa.	166
4.1.2.2.	Posición de los comerciantes y casas comerciales.	167
4.1.2.3.	Las reformas borbónicas, el libre comercio.	167
4.2.	El final de la ruta comercial.	169
4.2.1.	La Real Compañía de Filipinas.	169
4.2.2.	Supresión de la Nao de Acapulco y la instauración de naves de registro.	172
4.2.3.	Final del comercio y de la relación jurídica Filipinas- México.	173
4.2.4.	La aparición de otros países en el Pacífico.	175
4.2.5.	Ultimos contactos.	177
4.3.	Importancia y trascendencia de la ruta hoy en día.	178
4.3.1.	Importancia geográfica.	179
4.3.2.	Impacto cultural.	182
4.3.3.	Trascendencia lingüística.	190
4.4.	El presente.	195
	Conclusiones	198
	Anexos	203
	Bibliografía.	246

INDICE DE ANEXOS.

1.-	Bula Inter Caetera Dine Maiestatis Beneplacita Opera et Infra.	204
2.-	Acerca del Tratado de Tordesillas.	207
3.-	Palabras dichas por el Gobernador y Capitán Vasco Núñez de Balboa al tomar posesión en nombre del Rey, de la Mar del Sur.	208
4.-	Aspectos fundamentales del Tratado de Zaragoza	210
5.-	Primer documento impreso de la historia de las islas Filipinas. Carta que relata la expedición de Legazpi que llegó a Cebú en 1565.	211
6.-	Monarcas que rigieron el Imperio Español durante el período colonial.	215
7.-	Relación de virreyes de la Nueva España.	216
8.-	Ejemplo de las Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos referentes a las islas Filipinas y el comercio transpacífico.	219
9.-	Relación de gobernadores de Filipinas.	224
10.-	Bulas relacionadas con las constituciones de las diócesis y arquidiócesis en Filipinas.	227
11.-	Relación de galeones del comercio transpacífico.	231
12.-	Bulas referentes a las Órdenes religiosas en Japón.	241
13.-	Cuadros estadísticos del comercio de México con el Pacífico asiático en épocas recientes.	243

INDICE DE MAPAS.

1. **Descubrimientos Portugueses.**
2. **La división del mundo entre España y Portugal de 1479.**
3. **La división del mundo entre España y Portugal por medio de las Bulas Alejandrinas y el Tratado de Tordesillas.**
4. **Rutas de las expediciones españolas y novohispanas al Pacífico del siglo XVI.**
5. **Mar Pacífico Español.**
6. **Virreinato de la Nueva España.**
7. **Islas Filipinas, siglo XVII.**
8. **Rutas comerciales del Imperio Español, siglo XVII.**
9. **Puertos en la costa del Pacífico novohispano.**
10. **Puerto de Acapulco, siglo XVIII.**
11. **Bahía de Manila.**
12. **Ruta de los galeones.**

13. **Islas de Micronesia con influencia hispana.**
14. **Colonias europeas en la India que participaron en el comercio transpacífico.**
15. **Colonias y establecimientos europeos en la costa norte del Pacífico americano, siglo XVIII.**
16. **Europa Prima pars Terrae in Firma Virginis.**
17. **Imperio Español como Virgen.**

**... Y LOS DE MEXICO ESTAN MUY UFANOS CON SU DESCUBRIMIENTO,
QUE TIENEN ENTENDIDO QUE SERAN ELLOS EL CORAZON DEL MUNDO.**

**Primer documento impreso de la historia de Filipinas.
Barcelona 1566.**

Introducción.

Los siglos XVI y XVII han recibido el apelativo de "siglos españoles del Pacífico", nombre que no resulta exagerado si se ve que durante este período se institucionalizó la presencia hispanoamericana en aquel océano por medio de la creación del primer servicio marítimo regular transpacífico de la historia mundial. Nos referimos concretamente a la Nao de la China, que fomentó durante 250 años un intercambio comercial ininterrumpido entre nuestro país, el Pacífico asiático y luego continuaba con el sistema de flotas a través del Atlántico hasta España. Esta relación es el tema de esta investigación.

El presente trabajo, pretende sintetizar en forma clara y sencilla los hechos más importantes de la relación comercial transpacífica y además dar un bosquejo de interpretación y análisis de una de las más importantes etapas del devenir de la humanidad, retomando este pasaje histórico como herramienta que enriquezca la capacidad de comprensión y crítica y fortalezca el estudio actual de las relaciones internacionales.

El objetivo de este trabajo es rescatar un período de la historia de nuestro país y reflexionar acerca de la importancia de México en la apertura comercial del Pacífico, con énfasis en el desarrollo de las relaciones internacionales y con miras a retomar algunos aspectos de la experiencia pasada. Se exponen los elementos que a juicio nuestro son los más importantes del tema. Algunos puntos han sido profundizados, por varios autores en estudios específicos, no se pretende agotar la discusión.

El estudio de este pasaje histórico adquiere vigencia al presentarse, no como un relato de hechos cronológicos, sino como una empresa razonada de análisis que pretende darle vigencia a un período olvidado, rescatando sus principales aportaciones y proyectándolo al futuro como forma de rescatar experiencias.

Para algunos historiadores la presencia novohispana en el Pacífico ha representado un tema de estudio, sin embargo pocos internacionalistas han visto este período como un objeto de análisis. Este interés tiene plena justificación porque dicho período significa un cambio radical en las ideas y en la concepción del mundo y para los internacionalistas implica una de las primeras grandes diversificaciones de las relaciones humanas.

Los estudios históricos a la luz de otra disciplina, como en este caso las relaciones internacionales, nos permiten retomar un hecho, analizarlo desde una óptica diferente, extraer las experiencias en el campo de esta disciplina y aprovechar las enseñanzas desprendidas.

La justa evaluación del pasado nos lleva a una proyección imaginativa hacia el futuro, a partir de un presente rico y variado, donde México y Filipinas, se perfilan como nuevos protagonistas del orden internacional. Por este motivo es vital conocer los aspectos más relevantes del desarrollo de estos pueblos y particularmente su unión que, por espacio de 250 años, permitió un constante intercambio no sólo comercial sino también cultural y que abrió la Cuenca del Pacífico al comercio.

Es justamente en nombre de ese futuro que la reflexión sobre el pasado debe identificar en primer término los aspectos más trascendentes, de nada sirve hacer un juicio retrospectivo, lamentarse por el tiempo ido, por lo sucedido, porque la historia es lo que fue y no puede ser rehecha. La historia debe ser aceptada en su conjunto, de modo que se cierren heridas, se rescaten los valores y se entienda el desarrollo actual.

El pasado está presente en nuestros países en cosas tan cotidianas como el mango de Manila o las más de 5,000 palabras hispánicas incorporadas al tagalo, en el patrimonio arquitectónico y artístico de ambos países, en los diseños de aplicación artística o textil, en los ritmos, las tradiciones, las costumbres y los modos culinarios. Un legado que finalmente, no sólo nos une con Filipinas e integra la identidad y ser nacional de ambos pueblos, sino que forma parte de la diversidad cultural del mundo. La influencia cultural de esta relación comercial tiene un valor extraordinario; el período de intercambio Nueva España con el Pacífico Asiático fue un ciclo en el cual las relaciones humanas se globalizaron y comenzó una concepción más universal del hombre.

Al presentar estos acontecimientos se pretendió mostrar un desarrollo del hombre en relación con la comunidad de que forma parte y la evolución de ésta, yendo más allá de una simple descripción al profundizar, indagar el porqué de los fenómenos, en sus relaciones mutuas. Esta metodología proporciona una comprensión más precisa y ajustada a la realidad y permite intervenir concientemente en nuestro propio desarrollo.

Para esta investigación, se debe considerar un número de factores cuya importancia explicativa es primordial: la situación social y la evolución económica y financiera del país metropolitano, Nueva España y Filipinas la sucesión de etapas coyunturales, el poderío militar y naval, las instituciones políticas involucradas, la posición social y política de la burguesía mercantil, los

factores determinantes de las políticas coloniales etc. Estos y otros elementos definen las relaciones de fuerza que interesan a la evolución del comercio, los conflictos comerciales y condicionan la historia interna de las colonias.

En el primer capítulo comenzamos por seguir la gestación de la idea medieval de llegar a China y Cipango. Las primeras tentativas portuguesas y españolas que llevaron a descubrir todo el mundo para ellos desconocido, y que finalmente los colocó frente a frente del otro lado del planeta. Desde el final de la Edad Media, Asia constituyó un atractivo para los europeos. Un sentimiento de fascinación y exotismo en el que se mezclaban leyendas y fantasías envolvió a los viajes y mercancías venidos de los tierras del "Gran Kan".

Con la caída de Constantinopla en 1453 y el cierre de las rutas comerciales con Oriente por los musulmanes, los pueblos europeos se ven imposibilitados de continuar su comercio con Asia. Los portugueses inician expediciones en torno al continente africano con el fin de encontrar una nueva ruta que enlazara Europa con Asia. Este afán expedicionario, motivado por razones económicas, fue seguido por los españoles quienes en la figura de Cristóbal Colón descubren un nuevo continente al que confunden con la costa oriental de Asia.

Analizamos el documento que dio origen a la partición del mundo recién descubierto en dos esferas de influencia: las "bulas alejandrinas", que configuraron la estructura del planeta y cuya influencia aún hoy en día se ve reflejada en la cultura de numerosos pueblos.

América, como fue bautizado el nuevo continente, comenzó a ser explorada y al tiempo conquistada. Las expediciones llevaron a estos hombres a descubrir no sólo una nueva tierra sino también un nuevo océano, el "Mar del Sur" como bautizó Balboa en tierras de Panamá al océano que se presentaba frente a sí.

Este mar sería el que llevaría a los intrépidos navegantes a descubrir ahora sí el camino a China. Sin embargo el establecimiento de una ruta entre estas dos tierras tardó varias décadas en las cuales numerosas expediciones se aventuraron en el Mar del Sur y fracasaron en su intento de encontrar un camino de retorno a América. Gran cantidad de vidas se perdieron en el afán de establecer una ruta de ida y vuelta entre América y Asia.

Seguimos con las vicisitudes que implicó el establecimiento español en Filipinas tan íntimamente enlazado con la evolución del México colonial y su vida política y económica, procurando situar la historia en el marco de la relación transpacífica.

Después dedicamos el segundo capítulo a las instituciones políticas y los hombres que desde sus puestos de Virreyes, Gobernadores, Capitanes Generales, Miembros del Consulado y las Audiencias dirigieron sus operaciones para llevar a cabo el intercambio comercial transpacífico, entrando luego en el estudio de las operaciones mercantiles entre Asia y América.

Capítulo aparte merece la diversificación de estas relaciones comerciales, cuando Manila, se convirtió en el centro comercial del Pacífico asiático y se enlazó con China, Japón, Siam, Indochina, India y las islas de la región, sirviendo como puente hacia México. Un análisis objetivo nos permite llegar a la conclusión de que estas relaciones contribuyeron eficazmente a la globalización del mundo. La economía llevó consigo una gran carga cultural que se reflejó en todo el mundo.

Para México, significó una proyección mundial. El puerto de Acapulco se convirtió junto con Manila en uno de los más activos del Pacífico durante todo el período colonial. El desarrollo de California y otras zonas del Pacífico mexicano estuvo íntimamente ligado a este comercio.

La plata mexicana y americana en general sirvió para reactivar la economía mundial y circuló por todo el orbe. En México y América se recibieron productos y mercancías asiáticas que con el tiempo se asentaron en estas tierras y hoy en día forman parte de nuestra vida cotidiana

Sin embargo, como se analiza en el cuarto capítulo, las malas administraciones, las guerras y conflictos intercoloniales, las revoluciones de independencia en América y la libertad de comercio ocasionaron que esta relación se deteriorara y antes de la primera mitad del siglo XIX casi todo había terminado.

Las relaciones México-Filipinas durante el siglo XIX han sido poco estudiadas, sin embargo existen documentos que señalan que la relación no se interrumpió totalmente al existir familias e intereses a ambos extremos del Pacífico. Sería interesante en futuras investigaciones abordar el desarrollo que tuvieron estas relaciones hasta su total desaparición, si es que la hubo.

Después de que la última nao salió de Acapulco con destino a Filipinas las relaciones se desvanecieron lentamente. Las circunstancias obligaron al archipiélago a ver hacia España, primero, y luego hacia Estados Unidos y se olvidó de México. Durante el siglo XIX nosotros nos involucramos en una serie de conflictos internos y las condiciones políticas y económicas del país nos obligaron a voltear a Estados Unidos y Europa olvidándonos de las lejanas islas. Es hoy 180 años después cuando nuestro país se acuerda del Océano Pacífico. El comercio en la Cuenca del Pacífico, que nosotros vimos nacer y que dejamos perdido, hoy constituye uno de los más intensos del mundo y queremos volver a participar.

Sin embargo, el viaje de la última nao, que parecería un viaje sin retorno, no lo fue, la trascendencia de la ruta llega hasta nuestros días: el conocimiento de las corrientes marítimas, los nombres de islas, ciudades, países, los idiomas y religiones, las tradiciones, los productos, la dieta y las costumbres aún hoy llevan el sello impuesto en el transcurso de 250 años de relación transpacífica y que nos une con aquella región del mundo. Estas y otras acciones detalladas en las páginas siguientes dan idea de la magnitud de la empresa que estudiamos.

Cerramos este trabajo con un apéndice en el que incluimos los documentos que estimamos de mayor interés, que permiten apreciar el desarrollo del comercio transpacífico y que respaldan el desarrollo de este estudio.

Para la realización de esta investigación hemos revisado fuentes directas, que son aquellos documentos elaborados en la época de estudio, que brindan información acerca de determinados hechos o acontecimientos, además de objetos, monumentos, construcciones, etc. en los cuales ha quedado reflejada la relación transpacífica. Y las fuentes indirectas que son los estudios especializados que sobre ciertos temas han realizado investigadores recientemente.

Los criterios utilizados para evaluar estas fuentes se basan en los objetivos de la investigación. El grado de profundización pretendido en cada tema se ha determinado por la importancia que tiene éste en el tema general de la investigación, particularmente su vinculación con las relaciones internacionales.

Una vez ubicadas las fuentes, se trató de rescatar los elementos más representativos de cada período, analizarlos a la luz del desarrollo de las relaciones internacionales y presentarlos destacando sus aspectos fundamentales. Posteriormente, explicarlos, hallar su concatenación y sus mecanismos internos de causa-efecto, de esta manera mediante una actividad dialéctica, se pretendió encontrar relaciones causales y percibir la evolución histórica de este período. Todo ello, siguiendo el hilo conductor que nos lleve a destacar la importancia de estas relaciones comerciales, su trascendencia para México, el Pacífico asiático y la humanidad, destacando los aspectos rescatables para el futuro de nuestros países.

Este ejercicio nos ha llevado a analizar e interpretar hasta llegar a una comprensión lo más amplia posible de las relaciones comerciales transpacíficas durante el período colonial y se ha pretendido

presentar de una forma objetiva el desarrollo de este pasado y sus repercusiones. Los datos presentados y su combinación nos permite visualizar la evolución de las relaciones internacionales.

Los materiales utilizados para la elaboración de este trabajo son en su mayoría documentos impresos en la época, facsimilares, fuentes actuales y ocasionalmente algunos documentos manuscritos. Creemos útil dar una visión de conjunto:

En primer lugar, mencionaremos la Biblioteca Nacional donde existe un núcleo importante de libros antiguos contemporáneos al período de estudio, facsimiles y fotocopias de impresos de la época que nos atañe y que constituyen la base fundamental de este estudio, destaca concretamente el Fondo Miranda que contiene numerosas obras de interés para el tema.

La Biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México tiene un acervo importante de libros del Instituto de Estudios Hispánicos de Sevilla sobre diversas investigaciones relativas a este tema, así como publicaciones del Instituto de Historia de la UNAM, y algún material de procedencia filipina.

La Biblioteca del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México también cuenta entre sus colecciones materiales impresos de los siglos XVIII y XIX, además de los valiosos fondos provenientes de algunos de los conventos de la ciudad de México.

El Archivo General de la Nación guarda importantísimos documentos en el ramo de las Filipinas, donde se conservan en su mayoría documentos de los siglos XVIII y XIX, los de épocas anteriores a esta fecha se localizan principalmente en el Archivo General de Indias de Sevilla y el Archivo General de Simancas, en España. Cabe señalar que para esta investigación se utilizó principalmente material impreso.

Es importante mencionar el material de reciente publicación. Algunos investigadores actuales mexicanos y españoles principalmente han realizado importantes estudios entorno a diversos aspectos del comercio transpacífico, concretamente cabría mencionar los libros de Lothar Knauth, Vera Valdés Lakowsky, Pierre Chaunu, Rafael Bernal, Ma. de Lourdes Trechuelo, Carlos Prieto, que sobresalen por la profundidad con que abordan el tema. En este aspecto también cabría mencionar el material hemerográfico proveniente de publicaciones periódicas como las revistas *Estudios de Asia y Africa* e *Historia Mexicana* del Colegio de México y *Buenavista de Indias*.

Asimismo en las librerías "de viejo" del centro de la Ciudad de México se encontraron numerosos libros de poco tiraje y rara publicación que sirvieron para la elaboración de este trabajo, entre ellos destaca el libro "Una Embajada Española en Siam en el Siglo XVIII" la cual es un facsimilar de la relación de este viaje y fue editado con un tiraje muy reducido, en Madrid en 1952 por el Centro de Estudios Montañeses.

Para la parte referente a los descubrimientos portugueses, la participación de ese país en el comercio del Pacífico asiático y las relaciones entre Manila y los establecimientos lusos en Asia, se consultaron diversas fuentes de investigadores portugueses impresas en Lisboa.

Para efectos prácticos en esta tesis se utilizan como sinónimos los términos México y Nueva España, que aluden a una misma región geográfica, designaciones que inclusive en la época colonial fueron sinónimos. Por Pacífico asiático denominamos toda la costa este del continente asiático desde la península coreana y China hasta la península Malaya y las islas y archipiélagos adyacentes: Japón, Filipinas, Formosa, Borneo, Molucas, Nueva Guinea, Sumatra, Java, Marianas, Carolinas etc. Aunque no pertenece a esta área geográfica, en este estudio se consideran las posesiones portuguesas, francesas, danesas e inglesas en la India.

Manejamos como sinónimos los términos: Galeón de Manila, Galeón del Pacífico, Galeón de Acapulco, Nao de China, Nao de Filipinas, Nao de Acapulco, o simplemente "el galeón", "la nao", para aludir los navíos que realizaban la ruta transpacífica. En cuestión de ortografía muchos de los nombres propios y geográficos utilizados están escritos de la manera como se encontró en las fuentes consultadas.

Tal es, en síntesis, el trabajo que ofrecemos en el cual queremos destacar la importancia del estudio de las relaciones internacionales del pasado para poder comprender la actualidad y tomar experiencia para el futuro.

Por último, agradecemos las valiosas indicaciones y correcciones de la maestra Mercedes Pereña Gili, quien ha asesorado la realización de esta investigación desde su inicio.

**QUANDO O DESCOBRIDOR CHEGOU A PRIMEIRA ILHA
NEM HOMEN NUS
NEM MULHERES NUAS
ESPREITANDO
INOCENTES E MEDROSOS
DETRAS DA VEGETACAO**

**NESSA HORA ENTAO
NESSA HORA INICIAL
COMECOU A CUMPRIR-SE
ESTE DESTINO AINDA DE TODOS NOS.**

Poema anónimo caboverdiano.

1. ANTECEDENTES.

En un mundo que gravita entorno a las relaciones comerciales, en el cual la formación de grandes bloques económicos constituye una necesidad, la zona conocida como "Cuenca del Pacífico" cobra vitalidad. Esta zona, donde en la actualidad se realiza uno de los mayores intercambios comerciales del mundo, es producto de una evolución.

El Océano Pacífico como vía de intercambio comercial, se fue conformando a lo largo de los siglos, teniendo nuestro país un papel protagónico en este desarrollo. No debemos olvidar que el Pacífico fue surcado por vez primera en naves españolas y que el primer comercio interhemisférico se realizó a través de puertos mexicanos. Desde el año de 1565 en que Miguel López de Legazpi salió de Barra de Navidad, se inició una de las rutas comerciales más largas de la historia, más de 16,000,000 kilómetros de recorrido,¹ que se mantuvo por más de 250 años casi ininterrumpida.

El inicio de este comercio responde a una serie de factores históricos, económicos, políticos y sociales que motivaron que en aquel momento los navegantes ibéricos se lanzaran a la epopeya del dominio de los mares.

En la Europa del siglo XV se vive el cuestionamiento inherente al Renacimiento. Se buscan respuestas claras y lógicas sobre los fenómenos naturales y geográficos. El hombre comienza a preocuparse por los aspectos cuantitativos y mesurables del mundo que lo rodea, insistiéndose en la importancia de la experiencia para comprobar los hechos. La sociedad europea experimentaba una rápida transformación de las costumbres, las estructuras sociales y el modo de pensar.

Con el fin de terminar con el misterio que envolvía todo lo desconocido, y buscando soluciones, los navegantes europeos se lanzaron a surcar los mares y "descubrir" aquellas tierras allende el mar. Estas expediciones que contribuyeron tanto en la experiencia como en la teoría a establecer la igualdad natural de los hombres, colocaron al hombre europeo frente a otros hombres con igual naturaleza física, pero diferentes a él en cuestión racial y cultural.

Gracias al anhelo expedicionario de estos hombres y motivado por las ideas del renacimiento, se logró un conocimiento sin precedentes de nuestro planeta. Para finales del siglo XV, el conocimiento que el hombre europeo tenía del planeta, equivalía a una cuarta parte de su

¹ Según National Geographic Society son 9,000 millas; National Geographic, *The History of the Philippines Map*, July 1986. Las 9,000 millas a 1 652 metros por milla da una distancia total de 16,668,000 Km.

dimensión real², bastaron 100 años (siglo XVI) para que él conociera de manera más exacta la forma y dimensiones del planeta que habita. Siendo los protagonistas de esta expansión del saber geográfico los pueblos ibéricos.

Simultáneamente a estos acontecimientos, da inicio un proceso de expansión de la cultura occidental. "Prácticamente todas las culturas al llegar a un cierto grado de desarrollo buscan su expansión, hacen la guerra a otros pueblos vecinos, los desplazan y ocupan sus territorios"³. En este sentido, la expansión de los pueblos europeos en los siglos XV y XVI, afectó no a una región específica, sino tuvo repercusiones a nivel mundial; inclusive aquellos pueblos que no fueron conquistados por los europeos, vieron reflejada de alguna forma la influencia de la cultura occidental por medio del establecimiento de lazos ya sea políticos, religiosos, culturales o comerciales. En este sentido, el comercio en el Pacífico adquiere importancia, ya que se transforma en un medio que vincula continentes y contribuye a la expansión económica europea; marcando el fin del medioevo.

1.1. División del mundo en bloques de influencia.

Durante el siglo XV se dieron los elementos necesarios tanto políticos como económicos y técnicos, que impulsaron a los navegantes ibéricos a descubrir nuevas rutas, vías de comunicación y continentes antes desconocidos; esto ocasionó que a principios del siglo XVI el mundo estuviera dividido entre las dos potencias marítimas de la época España y Portugal.

A cada nación le correspondía una zona de influencia en la cual podía ejercer su soberanía; división que fue avalada por el Sumo Pontífice Romano, quien era la máxima autoridad de la época. Este hecho no fue visto favorablemente por los otros países europeos, especialmente por Francia e Inglaterra. Sin embargo, esta "partición" del mundo fue respetada por casi un siglo y su influencia perduró aún más.

1.1.1. Situación de la Península Ibérica en el siglo XV.

Al momento de iniciarse la epopeya de los descubrimientos, en Europa comenzaba el Renacimiento. Desde Italia se difundían a Europa los valores del humanismo clásico, apoyados por la creciente consolidación teórica y práctica del poder central. El sentido del progreso y la

² Barreto Luis Felipe, *La aventura planetaria de los descubrimientos*, El Correo de la UNESCO, abril 1969, p.4

³ Bernal Ralael, *México en Filipinas*. p.1

concepción del hombre como transformador de la tierra impulsó los cambios materiales y las transformaciones económicas, sociales y políticas. La naciente clase burguesa se constituye en motor del desarrollo comercial y del Estado moderno.

España recientemente se había constituido en Estado nacional, con la unión de Castilla y Aragón, por medio del matrimonio de los Reyes Católicos, Isabel y Fernando. Sin embargo, aún no lograban su consolidación territorial ya que los árabes seguían ocupando el sur de la Península.

"España vivió el proceso de unificación nacional y de la formación del Estado moderno, sin atravesar por la transformación social y cultural basada en el ascenso de una burguesía comercial"⁴.

La naciente y escasa clase mercantil y burguesa española estuvo integrada por judíos y árabes, quienes fueron expulsados del país en 1492. En esa época el Estado mantenía una política de control sobre el comercio y la economía, etapa conocida como mercantilismo, donde se promovían los intereses tanto de la burguesía como los del gobierno.

En España al no existir una burguesía nacional, el Estado reforzó su alianza con el poder eclesiástico, en tanto que los intereses capitalistas se localizaban en otras partes del continente, concretamente en Holanda e Inglaterra, los cuales se dedicaron a "colonizar" económicamente a la península ibérica.

"Las corrientes del Renacimiento no pudieron penetrar de lleno en ella (España), en lo esencial conservándose la visión medieval del hombre y del universo, con su dogmatismo católico reforzado por el hecho de que el catolicismo era expresión de identidad nacional frente a los antiguos amos musulmanes"⁵.

Portugal había expulsado a los últimos moros desde el siglo XIV⁶ y había establecido sus fronteras (las cuales se mantienen casi inalterables hasta la actualidad) obteniendo la unidad territorial necesaria para desarrollarse como Estado. El gobierno era dirigido por la dinastía de la Casa de Aviz. Al constituirse como estado casi un siglo antes que España, en Portugal sí fue posible la formación de una clase comerciante con estructuras burguesas y la acumulación del capital monetario.

Sin embargo, ambas naciones necesitaban un respaldo económico para consolidarse. Eran necesarios metales preciosos y especias, que representaban riqueza por sí mismos, y además constituían una forma de poder económico.

⁴ Boersner Demetrio, *Relaciones Internacionales de América Latina, Breve Historia*, p.59

⁵ *Ibidem*.

⁶ Con la reconquista de Lisboa y Algarve.

Los comerciantes y la naciente burguesía europea también buscaban con urgencia una mayor provisión de metales que reactivara el comercio internacional; de igual modo procuraban nuevos mercados para la incipiente industria europea.

La exploración y descubrimiento de nuevas rutas marítimas, comenzó a ser una forma de fortalecer su economía. Pero estos, no podrían haberse realizado, si no se hubieran contado con los conocimientos náuticos, cartográficos y cosmográficos necesarios. Y precisamente son España y Portugal las comunidades marítimas de Europa que tenían los elementos necesarios para llevar a cabo esta empresa. Contaban tanto con los hombres de mar, como los conocimientos, muchos de ellos heredados de los árabes, que habían permanecido siglos en su territorio, y aún ocupaban el sur de España.⁷

Los musulmanes aportan los conocimientos de álgebra y matemáticas necesarios para la navegación, los mapas y libros geográficos y cosmográficos, el astrolabio y las tablas astronómicas; inclusive, la brújula, inventada por los chinos llegó a Europa transmitida por los árabes.

Como resultado de su lucha contra los musulmanes, los pueblos ibéricos aún mantenían vigente el espíritu de las cruzadas, es decir el deseo de conquistar y convertir al cristianismo "la verdadera fe", a aquellos pueblos infieles. Y es esta tendencia, inspirada en la religión la que coadyuva a llevar a cabo los descubrimientos. El europeo cristiano, vivía convencido de que su religión era la verdadera y única. El cristianismo como religión, se mostraba expansionista y militante, afirmando que sus creencias y modo de vida eran superiores a cualquier otro sistema social. Los navegantes ibéricos tenían esta ideología fuertemente cimentada, inherente al hombre europeo.

Este pensamiento influyó e incluso motivó la epopeya de los descubrimientos. Ya que los pueblos ibéricos se sentían con el deber moral y religioso de convertir al catolicismo a todos los infieles que encontrarán en otras tierras. La propagación de la fe entendida no sólo como ideal de cruzada, sino también como principio de difusión de una cultura europea y del comercio organizado a escala mundial.

Las expediciones fueron aprobadas por las autoridades eclesiásticas, con el respaldo de la Iglesia, los gobiernos financiaron empresas a gran escala, buscando rutas y nuevos mercados, con la certeza de que los encontrarían.

⁷ El último reducto árabe en la península, lo constituía el Reino de Granada, el cual cayó ante las fuerzas de los Reyes Católicos el 2 de enero de 1492.

Con esta justificación moral, los monarcas de España y Portugal veían en los viajes una forma de obtener "su salvación", además de los beneficios económicos, "llevaban una Biblia en una mano y la codicia del oro en la otra"⁸, conciliando sus intereses mercantiles con un sentido nacional-cristiano.

En la península Ibérica, se reunieron las condiciones necesarias para llevar a cabo esta gran empresa y asegurar su éxito. La situación geográfica de estos países, en la conjunción del Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico, permitió que los navegantes se beneficiaran de los vientos, que durante la primavera ayudaban a los barcos a dirigirse al suroeste, y en otoño, en sentido inverso regresándolos.

En este momento nace en Portugal el Príncipe Enrique (1394-1460), hijo del Rey Juan I, quien con el tiempo recibiría el sobrenombre de "El Navegante", figura controvertida de la historia, catalogado por muchos como el impulsor de la primera fase de los descubrimientos portugueses.

El, al igual que sus contemporáneos, habrá oído las fabulosas historias, que sobre Asia, se conocían a través de los viajes de Marco Polo, quien en el siglo XIII había visitado este continente. Leyendas de lugares y ciudades increíbles que se apoderaron de la imaginación europea. Hecho que se veía fortalecido al ver como los comerciantes venecianos se enriquecían con el comercio de oriente. Enrique "El Navegante", contemplaba el horizonte infinito del océano que se abría frente a Portugal, país que rodeado de otra nación cristiana no tenía grandes posibilidades de expansión territorial y menos comercial.

El príncipe decide reunir en Sagres⁹ a todos los sabios, cosmógrafos y marineros más experimentados del país, a fin de intercambiar conocimientos, y funda la Escuela de Navegación de Sagres, en donde se generan muchos de los conocimientos que permitieron realizar las exploraciones posteriores. Se estaban forjando los hombres necesarios para llevar a cabo los descubrimientos.

En Sagres, los cartógrafos vuelven a la concepción clásica del mundo, propuesta por Ptolomeo, la cual se acercaba más a la realidad, que la heredada de la Edad Media, en la que se representaba a Jerusalén como centro del mundo, teoría meramente religiosa, que colocaba monstruos y seres increíbles en todas aquellas partes desconocidas. Estas creencias se mantuvieron vigentes durante casi todo el siglo XVI, e incluso afectaron negativamente algunas de las expediciones.

⁸ Hale John R., *La edad de la exploración*, p.17

⁹ En el extremo sudoccidental de Portugal.

La cartografía se implanta en Portugal y gracias a la influencia árabe e italiana se va perfeccionando. Los conceptos geográficos de Ptolomeo, se van modificando con las informaciones producto de las expediciones. La observación de los vientos y las corrientes marítimas, comenzó a ser un elemento necesario en la evolución de la ciencia náutica. Los cartógrafos portugueses implantaron nuevas técnicas de elaboración de mapas que permitieron dar a conocer una visión más real de la configuración de la tierra, de este modo se convierte Portugal en centro del saber geográfico y cartográfico de la época.

Simultáneamente, se perfeccionan los navíos, y surge la carabela como principal aportación portuguesa en materia de construcción naval. La carabela (del árabe garib), fue la nave en la cual se realizaron los grandes descubrimientos del siglo XVI. La carabela era más fácil de maniobrar, e incluso se podía navegar contra el viento, lo cual les permitía establecer enlaces rápidos. Este navío perfeccionado servía para realizar viajes largos y alejados del litoral.

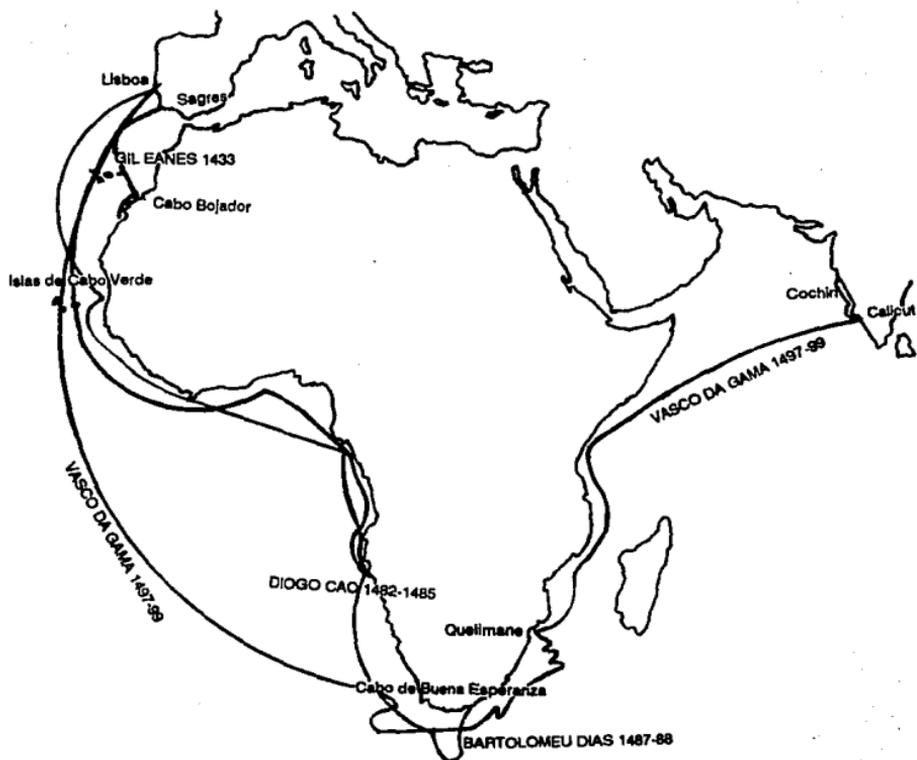
La invención del timón central en sustitución de los timones laterales, la brújula venida de China, y el uso del portulano o carta de navegación con sus características rosas de los vientos, fueron avances decisivos en el arte de la navegación, que permitieron que los ibéricos se lanzaran a la exploración de los mares.

Las primeras exploraciones se realizan al norte de África (Ceuta en 1415), y posteriormente van avanzando siguiendo la costa africana hacia el sur. El problema principal lo representaban los mitos medievales que aseguraban la imposibilidad de continuar navegando al sur debido a fenómenos sobrenaturales. Es decir, al contar con los medios técnicos para realizar la navegación, el problema resultaba más psicológico que práctico. Durante este período de desarrollo surge una estructura técnica y social orientada a la expansión del poder nacional, en este caso hacia el Atlántico y África.

1.1.2. El inicio de la era de los descubrimientos hispano-portugueses.

A principios del siglo XV, los portugueses ya habían comenzado su expansión ultramarina, siendo sus primeros objetivos los grupos insulares del Atlántico: las islas Azores, Canarias y Madeira; que servirían de base para la exploración de la Costa Africana.

Fue la tenacidad de los marinos lo que ayudó a que después de 15 intentos, fuera doblado el Cabo Bojador, en la Costa Occidental de África, realizado por el navegante portugués Gil Eanes en 1434, hecho que se consideró un reto y permitió continuar la expansión portuguesa (ver mapa 1).



MAPA No. 1
Mapa de los Descubrimientos Portugueses.
 Fuente: de Oliveira Marques, *Historia de Portugal*, p. 229

En 1441, Nuno Tristao, captura dos indígenas en la costa del Río de Oro ¹⁰ con la finalidad de obtener información de quiénes y como era la población de aquella región. Sin embargo fueron hechos prisioneros, con esta captura da inicio el tráfico de esclavos del África. Paralelamente se establecen los primeros lazos comerciales con la región, poco a poco los viajes comienzan a tener propósitos más específicos de índole comercial y no simplemente el deseo de recorrer y descubrir el mundo.

El motivo que impulsa las nuevas expediciones es encontrar fuentes de riqueza y nuevos mercados que explotar. Los marineros buscando riqueza y los capitanes la gloria personal lograron que estas navegaciones continuaran por más de un siglo.

Al descubrir las posibilidades de enriquecimiento económico, el Infante Enrique el Navegante, se fijó dos metas "remontar el comercio de oro, marfil, esclavos y pimienta hasta llegar a su fuente, y ponerse de acuerdo con el Preste Juan,¹¹ con cuya ayuda esperaba lanzar una cruzada que para siempre limpiara de musulmanes el norte de África y la Tierra Santa.¹² Esta alianza con el Preste Juan, era necesaria en el marco de un proyecto expansionista, en el que la avidez del oro se confundía con la pretensión de reconquistar Jerusalén y la difusión del cristianismo.

La empresa va adquiriendo matices mesiánicos, y poco a poco parece estar inspirada y auspiciada por Dios. El comercio y la trata de esclavos se justifican con la conversión de infieles. Cabe señalar que entre sus objetivos, el Príncipe Enrique señala la necesidad de ir a la "fuente de la pimienta y el marfil", refiriéndose de forma inconsciente a la India y las islas de la Especiería.

El explorador portugués Nuno Tristao continua con su reconocimiento de las costas hasta el llamado Cabo Blanco.¹³ Y dos años después penetra en el Golfo de Arguim, desde ese momento el ritmo de los descubrimientos se acelera. En 1456, el portugués Dinis Dias llega a Cabo Verde. Aún en los últimos años de vida del Príncipe Don Enrique, Pedro de Sintra prolonga el descubrimiento de la costa africana hasta Sierra Leona, que constituye el último de los descubrimientos enriquecidos. El Príncipe muere en 1460, pero las expediciones no se interrumpen. La frontera de los descubrimientos se extendía cada vez más hacia el sur.

La información sobre algunas de estas expediciones se perdieron en el tiempo, debido al celo portugués con el que se manejaban los datos obtenidos. Pero entre las que se conocen, destaca la de Diogo de Teive, quien busca una ruta al oriente navegando por el occidente, anticipándose a Colón casi 40 años. Es el primer viaje occidental portugués. Sale de Lisboa en 1452, y descubre

¹⁰ Hoy Ghana.

¹¹ A partir del siglo XII floreció en Europa la leyenda del Preste Juan, gobernante cristiano de riqueza fabulosa y gran poder, que primero se creyó habitaba en Asia y luego en África. Con el tiempo se le relacionó con el Rey de Etiopía.

¹² Hale John, *op. cit.*, p.32

¹³ Situado en la costa occidental africana, en la frontera de los actuales Marruecos y Mauritania.

en su navegación las islas occidentales de las Azores: Corvo y Flores, después de algún tiempo en alta mar, rumbo al oeste, sin haber encontrado nada, emprendió hacia el norte llegando a las costas de Irlanda, de donde regresó a Portugal.

Esta expedición demuestra el temprano interés de los ibéricos por llegar al oriente navegando hacia occidente. El arribar a la isla de Cipango y la costa de Catay comienza a convertirse en una obsesión para los hombres de la época.

Las expediciones económicas se vuelven comunes, y llega el momento que resulta imposible para Portugal mantener en secreto sus descubrimientos y rutas, ya que eran numerosas las naves que regresaban a Lisboa cargadas de oro, marfil y esclavos. Al ver los comerciantes españoles estas riquezas comienzan a aventurarse en el mar, siguiendo el ejemplo portugués.

A mediados del siglo XV, España ya representa una fuerte competencia para Portugal. Por este motivo, la monarquía lusitana se apresura a "legalizar" la posesión de sus tierras recién descubiertas, y siendo la iglesia la autoridad suprema a nivel europeo, y el Papa fungiendo como árbitro en las disputas entre naciones, acuden a él a solicitar que avale su posesión de las tierras recién descubiertas.

El 8 de enero de 1455, el Papa Nicolás V expide la Bula "Romanus Pontifex" que otorga a la corona portuguesa el "derecho de conquista de las playas meridionales", además afirma "que cualesquiera sarracenos y paganos y otros enemigos de Cristo, donde quiera que estén establecidos y sus reinos, ducados, principados, dominios, posesiones y bienes muebles e inmuebles pueden los portugueses invadirlos".¹⁴

Cabe señalar que en 1453 cae la ciudad de Constantinopla en poder de los turcos y el comercio que ejercían los venecianos con Asia es interrumpido. En ese momento la cristiandad se encontraba cercada por el mundo musulmán, y las expediciones realizadas por los portugueses podrían ayudar a romper este cerco.

Las bulas papales se van otorgando conforme se van realizando los descubrimientos. En 1456, se expide otra que otorga a Portugal las "playas meridionales hasta los Indios, las que estén adquiridas y las que se vayan a adquirir".¹⁵ En esta bula ya se hace mención al derecho de propiedad de "los Indios", es decir aquellas regiones más allá de la India, que en este caso recaen en la corona lusitana.

¹⁴ Nicolás V, *cit. pos.*, Zavela Silvio, *La partición del mundo en 1493*, p. 24

¹⁵ *Ibidem*

Debido a esta situación, en agosto de 1475, Isabel de Castilla reivindica en un documento oficial el derecho que tienen sus súbditos de comerciar en tierras africanas, violando las bulas pontificias que otorgaban este derecho tan sólo a los portugueses. De esta manera el comercio de España con África, es legalizado unilateralmente por la Reina de Castilla, intercambio que hasta ese momento era realizado por cuenta y riesgo de los mercaderes andaluces. A cambio de este reconocimiento oficial, se instituye el "quinto real", es decir los comerciantes pagan una quinta parte del valor de las mercancías importadas, la cual pasa al erario real.

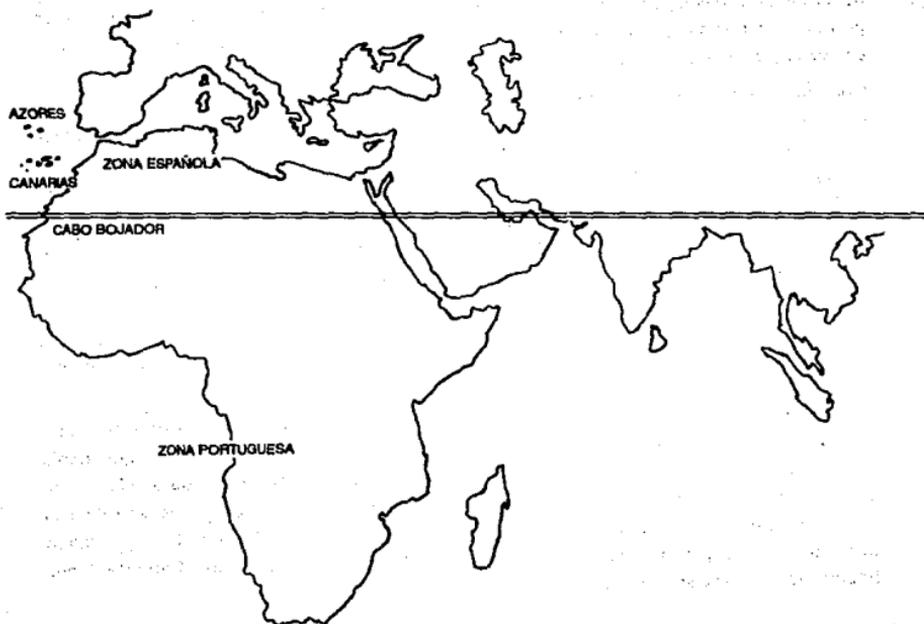
Ante esta confusión sobre los derechos de una y otra parte, los representantes diplomáticos de ambas naciones, negociaron el acuerdo luso-castellano del 4 de septiembre de 1479 ¹⁶, en el cual se repartían a la altura del Cabo Bojador sus respectivas zonas de acción (ver mapa 2). Al norte, Portugal conservaría los archipiélagos de las Azores y Madeira, y desistiría de cualquier pretensión respecto a las Canarias. En contra parte, los Reyes Católicos reconocían el derecho de la Corona Portuguesa de posesión de todas las tierras descubiertas y por descubrir al sur de esta línea, así como de tener en esa zona derecho exclusivo de comercio y navegación, considerándose "piratas" todos aquellos individuos que la violasen.

El 21 de junio de 1481, el Papa emite la Bula "Aeterni Regis" que confirma este acuerdo. Una vez asegurados sus derechos sobre la zona, el Rey D. Juan II de Portugal, quien recientemente había ascendido al trono, manda construir una factoría y fortaleza de defensa en Mina, punto neurálgico en la exploración del Golfo de Guinea. Este acuerdo es importante ya que se considera el primer tratado de tipo diplomático luso-castellano sobre las zonas de acción ultramarina. Las exploraciones apoyadas en este tratado, comienzan a suscitar cambios en la economía europea. Nace una economía mercantil a escala mundial, cuyo centro serán Lisboa y Sevilla.

Juan II da impulso a las exploraciones, nombra a Diogo Cao, capitán de una flota de carabelas con la finalidad de seguir la costa de África hasta donde fuese posible. Se estaba contorneando el continente africano con el fin de llegar a las Indias. La flota de Cao zarpa de Lisboa, en la primavera de 1482, llevando en su carga "padroes" que eran bloques de piedra soportados por un capitel, que en una de sus caras ostentaban un escudo portugués y en otras leyendas alusivas al viaje y al descubrimiento de tierras, inscritos en latín, portugués y árabe.¹⁷ Estos "padroes" serían implantados como señal de dominio, es decir como mojoneas señalando el dominio portugués en la zona.

¹⁶ Ratificado por los Reyes Católicos el 6 de marzo de 1480.

¹⁷ Padrón en español.



MAPA No.2
La división del mundo entre España y Portugal de 1479.

En 1483, llegó este navegante a la desembocadura del Río Congo¹⁸, donde colocó el primer padrón y a unos 150 Km al sur de Benguela el segundo¹⁹. Por más al sur que se viajara parecía no tener fin el continente y por lo tanto no tener conexión con las Indias. El esperado comercio con oriente parecía cada vez más lejano e imposible. Para ese momento el comercio con África había perdido interés, se descubrió que las tierras no eran tan ricas como originalmente se pensaba. Por esta razón se fortalecía el objetivo de encontrar la ruta a las Indias "ricas en oro, especias y piedras preciosas"

Con este planteamiento, envió el Rey D. Juan a un navegante portugués, Bartolomeu Dias (?-1500)²⁰ con la finalidad expresa de que circunnavegara el continente africano. Salió su flota en agosto de 1487. El 4 de diciembre había llegado al límite de las zonas exploradas por los portugueses, y continuó viajando al sur. Debido a que un viento alisio se tornó tempestuoso, Bartolomeu Dias, ordenó virar hacia el sudoeste.

Se mantuvieron en esa dirección algunos días hasta que en una latitud bastante austral encontraron vientos, favorables para navegar hacia el este, dirección que los debía regresar a la costa africana, pero al cabo de algún tiempo, como esta no aparecía, enfilaron al norte, siendo avistadas por vez primera la costa sudafricana.²¹ La orientación de ella, al este anunciaba el sensacional descubrimiento del pasaje Índico. Era la primera expedición europea que llegaba al Océano Índico.

Bartolomé Días bautizó el gigantesco promontorio que se alzaba frente a ellos y que señalaba el fin de África, como "Cabo de las Tormentas", debido a la situación climática que había ocasionado este descubrimiento. El cansancio de la tripulación y el mal estado de las naves obligaron a Días a volver, no sin antes haber colocado su padrón²². En diciembre de 1488 sus naves entraban en el Puerto de Lisboa. Cuando el Rey D. Juan II escuchó su historia, consideró que este peñón significaba una nueva etapa para Portugal y decidió llamarlo "Cabo de Buena Esperanza" como se le conoce hasta hoy en día.

¹⁸ También conocido como río Zaire

¹⁹ Estos padrones fueron recogidos en el siglo pasado y llevados a la Sociedad de Geografía de Lisboa, donde se encuentran sus restos, hasta la fecha. Gracias a los que sobrevivieron se ha podido estudiar con mayor fidelidad la ruta seguida por los navegantes.

²⁰ En español es conocido como Bartolomé Dias.

²¹ Pares Damiao, *Historia dos descobrimentos portugueses*, p.86

²² Los restos mutilados de este padrón se exhiben en Cd. del Cabo.

El viaje de Días, realizado cuatro años antes que el de Colón, iniciaba una nueva concepción planetaria y contribuyó a transformar la historia universal. Con este descubrimiento, los mitos acerca de la existencia de peligros sobrenaturales en la costa africana, se desvanecían.²³

El Viaje de Cristóbal Colón.

Cristóbal Colón vivió en Portugal, ocupado de las tareas mercantiles de una firma italiana. Durante su estancia en este país viajó constantemente, inclusive llegó a visitar la Fortaleza de Mina en la costa africana. Conoció las islas del Atlántico, ya que vivió en Madeira después de casarse en 1479 con la hermana del Gobernador de Porto Santo; tuvo contacto con los grandes navegantes portugueses.

Colón estuvo influenciado por el cosmógrafo florentino Paolo del Pozzo Toscanelli, quien a su vez se basaba en las teorías clásicas de Posidonio y Ptolomeo, quienes atribuían a la esfera terrestre una longitud un tercio menor a la real. Hecho que se evidenciaba en el mapa de Toscanelli de 1474. De acuerdo a este mapa la distancia entre el extremo occidental de Europa y Cipango, navegando hacia el occidente era de aproximadamente 1200 leguas, distancia que en circunstancias normales se recorrería en cinco semanas.

Con estos argumentos Cristóbal Colón se presentó ante el Rey D. Juan II, en 1484, proponiéndole la realización de esta empresa. Ese momento coincide con el regreso de Diogo Cao, de Africa, lo cual hizo dudar al Rey que ya estaba concentrado en la aventura del Indico.

Además los cosmógrafos portugueses no coincidían con el pensamiento geográfico de Colón, quien afirmaba que "el mundo tenía forma de pera y en la cima se localizaba el paraíso terrenal", pensamiento totalmente medieval. Los geógrafos portugueses tenían una idea más clara de la longitud del Ecuador y por lo tanto se daban cuenta de la gran distancia que separaría la costa europea de las islas orientales de Cipango citadas por Marco Polo en su libro.

²³ Simultáneamente el viaje de Días, el monarca portugués envió expediciones a las costas de Asia y Africa con la finalidad de obtener informaciones precisas respecto a las condiciones que existían en esta región. Fray Antonio de Lisboa y Pedro de Montarolo partieron en 1486 con la misión de llegar a Jerusalén y establecer contacto con los peregrinos etíopes que llegaban al Santo Sepulcro, acompañarlos de vuelta a su país y entrevistarse con su emperador, pero debido a su desconocimiento de las lenguas autóctonas no lograron realizar su misión. Peres Damiao, *op. cit.* p. 88-91

Al año siguiente viajan Pero de Covilha y Afonso de Paiva, quienes dominaban el árabe y tenían amplia experiencia en viajes. De Paiva tenía la misión de llevar a la corte etíope cartas escritas por D. Juan II al Príncipe Juan. Covilha tenía el encargo de recoger información referente al comercio y la navegación en el Indico, cruzó el Golfo Pérsico y llegó a la costa africana, descubrió que el Indico se unía con el Atlántico, lo que hacía posible los viajes desde Europa, luego continuó hasta Calicut. En 1490 regresó a El Cairo, donde se enteró que su compañero Paiva, había muerto antes de cumplir su misión. Covilha envió a Portugal la información acerca del comercio y las rutas de navegación, esta sirvió al monarca para impulsar las expediciones de Vasco da Gama. Entonces Covilha se hizo cargo de la misión de Paiva. Llegó a la corte de Etiopía y esta se negó a dejarlo regresar a Portugal. En 1520 cuando otra misión lusa llegó a la corte etíope, recibió la sorpresa de la bienvenida de un Covilha ya anciano y asimilado a la vida etíope. Hale, *op. cit.* p.35

Ante el rechazo del Rey de Portugal acudió a la Corte de los Reyes Católicos, quiénes después de un año de deliberaciones acordaron financiar la empresa; que además contó con el visto bueno del encargado del presupuesto de los gastos personales del Rey, Luis de Santangel. Con el apoyo real partió Colón del Puerto de Palos el 3 de agosto de 1492, comandando las tres famosas carabelas: la Niña, la Pinta y la Santa María. Debido a los vientos imperantes en aquella época del año, la navegación fue fácil, y se avanzó más rápido de lo que se había previsto. Para el 12 de octubre de 1492 llegaron a las costas de la isla que Colón bautizó como San Salvador.²⁴

Colón llevaba una carta de presentación de los Reyes Católicos con el nombre del destinatario en blanco, a quien trataban de "amigo carísimo", y deseaban salud y prosperidad.²⁵ De este modo se da a entender un respeto a la soberanía de aquel supuesto rey oriental.

Cuando llegan a la Isla de Cuba, Colón creyó estar en el legendario Cipango, por lo que envió una comisión, con sus mejores galas, que buscara al rey, a quien le enviaban ciertos presentes y la carta. Sin embargo recorrieron exhaustivamente la isla, y lo único que encontraron fueron las aldeas de los indígenas taínos. Continuó el viaje, llegaron a la isla que bautizó como La Española, donde dejó una guarnición de 40 hombres, después de tres meses de exploración emprendió el regreso a España.

El día que Cristóbal Colón y sus naves entraron en la desembocadura del Río Tajo, en Lisboa, un 4 de marzo de 1493, causó gran escándalo entre los cosmógrafos y marinos portugueses, ya que Colón regresaba asegurando que se podía llegar a China en 40 días de navegación. Al oírlo, el Rey D. Juan II declaró que la tierra y las rutas descubiertas pertenecían a la corona portuguesa, de acuerdo al tratado luso-castellano de 1479. Conflicto que se solucionaría con la promulgación de las Bulas Alejandrinas y el Tratado de Tordesillas.²⁶ Colón llevó consigo un grupo de indígenas como prueba de su descubrimiento y con ellos algunas piezas de joyería indígena, de oro; y que demostraban que sí eran Cipango y Catay las tierras descubiertas.²⁷

En 1493 se imprimió en Barcelona la carta de Cristóbal Colón en la cual anuncia el descubrimiento del Nuevo Mundo, el cual es el primer documento impreso referente a la historia de América,

²⁴ Hoy llamada isla Watling, en el archipiélago de las Bahamas, también conocida como Guanahani.

²⁵ de la Torre Villar Ernesto, *La expansión hispanoamericana en Asia Siglos XVI y XVII*, p.43

²⁶ *vid. supra*, punto 1.1.3. Base jurídica de la división del mundo en 1493.

²⁷ Cabe señalar que tan solo cuatro días después de haber dado los reyes de España y Portugal la autorización para que vendiesen como esclavos a los primeros indios enviados por Colón, se suscitó un proceso de revisión del concepto y práctica de la esclavitud que dio lugar unos años después a que se pusiera en libertad aquellos indios esclavizados. de la Torre Villar Ernesto, *La expansión hispanoamericana*. . . p.42

puesto que se refiere a su propio descubrimiento.²⁸ Es importante además, por que constituye la versión del propio Colón del descubrimiento de América. En este documento el descubridor llama "indios" a los pobladores de las islas que visitó.

Colón comienza su relación del descubrimiento de la siguiente manera: " Señor por que se que avreis placer dela gran vitoria que nuestro señor me ha dado en mi viaje vos escribo esta porla que sabreis como en veinte dias pase a las islas con la armada que los ilustrisimos Rey y Reynas mios señores me dieron, donde yo halle muchas islas pobladas con gente sin numero y de ellas todas e tomado posesion por sus altezas. . . a la primera que yo falle puse nombre Sansalvador a conmemoracion de su alta magestat e cual los *indios* llaman Guanaban . . ." ²⁹

En agradecimiento, los Reyes de España otorgaron a Colón, el título de "Almirante de la Mar Océano, Virrey y Gobernador de las Islas que había descubierto en las Indias". Con este título, los monarcas españoles demuestran su interés de imponer su soberanía en los territorios descubiertos. Al asegurar que había llegado a Oriente, abrió a España las posibilidades de explotar el tan codiciado comercio con la Especiería. Poco a poco fueron descubriendo que en realidad, las tierras a las que habían llegado, representaban una gran barrera que los separaba de Asia.

El viaje de Vasco da Gama.

Ante los descubrimientos españoles, el rey portugués D. Manuel I ³⁰, se apresta a enviar una nueva expedición al África, con la finalidad de llegar a las Indias y establecer la ruta comercial a Lisboa. Para esta empresa es nombrado capitán, Vasco da Gama (1468?-1524), quien asesorado por Bartolomeu Dias prepara la expedición.

El 8 de julio de 1497 salieron del estuario del Tajo los navíos de Vasco da Gama. Navegaron alejados de la costa africana rumbo al sur, y después de tres meses llegaron a la Bahía de Santa Helena, cruzaron el Cabo de Buena Esperanza, y se enfrentaron a la corriente de Mozambique. El 25 de diciembre llegó a la zona que bautizó como Terra do Natal,³¹ aún hoy en día se le conoce con este nombre. Posteriormente fue navegando hacia el norte, recorriendo toda la costa africana y fondeando en los bulliciosos puertos comerciales de Sofalá, Quellimane, Mozambique, Mombasa y finalmente Melinde. En este lugar el jefe local los recibió amistosamente y les proporcionó a un gran piloto árabe, Ahmed ben Madjin, conocedor de la zona, quien los guió en

²⁸ Sanz Carlos, *Mapas antiguos del mundo*, S.XV-XVI, p.45

²⁹ Colón Cristóbal, *Carta anunciando el descubrimiento*. . . , copia facsimilar aparecida en Sanz Carlos, *op. cit.* p. 45-52

³⁰ El Rey Don Juan II de Portugal fallece y es sucedido por su primo Don Manuel I de Portugal.

³¹ Natal, palabra portuguesa que significa Navidad.

la travesía de África a la India. El 20 de mayo la flota portuguesa anclaba en el Puerto de Calicut en la costa de la India³². Desde ese momento los portugueses impidieron el acceso al mar Rojo y a la zona en general, a los barcos y mercaderes egipcios. Y Portugal irrumpió en la economía árabe dominando el tráfico con la India.

Difícilmente los lusitanos consiguieron vender sus mercancías, dado el poco interés que los comerciantes locales mostraron. Vasco de Gama traía una carta del rey portugués Manuel I, en la que le proponía al monarca local, la firma de un tratado comercial y una alianza. Este documento fue entregado al Samorin o Rajá de Calicut. Posteriormente, los portugueses tuvieron problemas con las autoridades locales, lo cual los impulsó a iniciar el retorno. Volvieron a cruzar el Indico, difícil travesía en la que gran número de los hombres fueron atacados por la enfermedad de los navegantes: el escorbuto.³³

En el verano de 1499 entraban en el Puerto de Lisboa, después de haber recorrido 44 500 kilómetros. De este modo quedaba abierta la ruta a la Especiería y las Indias. Los portugueses habían triunfado y llegado antes que los españoles. El viaje de Gama permitió establecer la conexión sistemática y continua entre el Atlántico y el Indico, la llamada "carrera de la India".³⁴ Se terminó con la idea de que el Indico era un mar cerrado y se logró por primera vez en la historia de la humanidad un intercambio permanente entre Europa Occidental y Asia. Se da una transición entre una era de mundos cerrados a otra de un espacio planetario abierto.

Américo Vespucci y los cosmógrafos Juan de la Cosa y Martín Cortés, con sus investigaciones y exploraciones, demostraron que las tierras descubiertas por Colón, no pertenecían a la costa oriental de Asia, sino constituían un continente, un nuevo mundo "Mundus Novus", que se interponía entre Europa y Asia, es decir que la tierra, descubierta por casualidad, significaba un obstáculo en su camino a oriente. Sin embargo, España mantiene el interés de llegar a la India.

En los años que siguieron, los españoles se dieron a la tarea de explorar y poblar las tierras recién descubiertas, mientras los portugueses se dedican a explotar su ruta y el comercio con oriente. Lisboa se convierte en centro mercantil, ya que ahí arribaban las naves cargadas de oro, especias y sedas.

³² No se debe de confundir con la actual ciudad de Calcuta, que se encuentra en la costa oriental de la India. Calicut, se localiza en la costa occidental.

³³ Escorbuto: enfermedad producida por la carencia de vitamina C en la alimentación, que se manifiesta por medio de hemorragias, caída de dientes y alteraciones en las articulaciones. La padecen principalmente los marinos y gente que se alimenta casi exclusivamente de conservas y alimentos no frescos. Se combate mediante la administración de ácido ascórbico o vitamina C.
Pequeño Larousse Ilustrado, México, 1970, pag.422.

³⁴ *Carrera da India*, en portugués.

1.1.3. Base jurídica de la división del mundo en 1493.

Poco tiempo después de la llegada de Cristóbal Colón, y ante las presiones del Rey D. Juan II de Portugal, quien decía que las tierras descubiertas por Colón caían en la zona portuguesa, los Reyes Católicos procedieron a solicitar al Papa Alejandro VI (Borgia) que le otorgase a España el derecho exclusivo de navegación, comercio y posesión de las tierras recién descubiertas.

El Papa, de origen español, y quien le debía importantes favores a la corona española, inmediatamente accedió a su petición; y el 9 de mayo de 1493 expide la bula "*Inter Caetera Dine Maiestatis Beneplacita Opera et Infra*".³⁵ En la cual le concedía a España todos los derechos sobre los descubrimientos que de tierras, islas, océanos, hicieran al occidente de una línea vertical, la cual correría a 100 leguas al occidente de las Islas Azores y Cabo Verde, y que para la navidad de 1492 no fuesen de ningún príncipe cristiano. Se señalaba además, la obligación que tendrían los españoles de convertir al catolicismo a todos los infieles que en ellas hubiere. Con esta bula España aseguraba jurídicamente su derecho de posesión de las tierras recién descubiertas.

El Rey Don Juan II de Portugal, se negó a aceptar esta bula y presionó a los Reyes Católicos a fin de negociar de manera bilateral una división más justa para ellos. Se llevaron a cabo negociaciones conjuntas, teniendo los portugueses que desistir de su intención de dividir al mundo por medio de un paralelo. Después de llegar a un acuerdo diplomático, se firmó el 7 de junio de 1494, el Tratado de Tordesillas, en el cual se estipulaba la división del mundo en dos zonas de influencia, señaladas por un meridiano que corría de polo a polo trazado a "360 leguas de la isla de San Antón, la más occidental de las del Archipiélago de Cabo Verde".³⁶ Otorgando a España la región occidental y a Portugal la oriental (ver mapa 3).

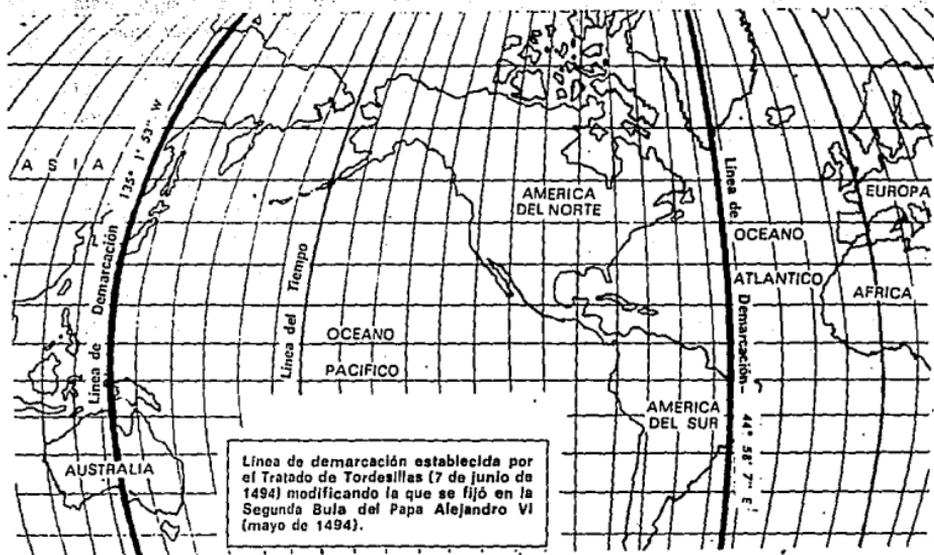
El campo de acción portugués se centraba en el extremo oriente, ya que Brasil aún no había sido descubierto y este caería en la zona de jurisdicción portuguesa. En tanto que España se dedicaría a la exploración de sus territorios americanos. Posteriormente, por medio de una bula, el papado ratificaría este tratado.³⁷

El acuerdo estableció un statu quo entre ambas naciones, eliminando la posibilidad de guerra, paz que se mantuvo por casi 100 años. Son pocos los tratados modernos que han sido respetados tan a fondo por las partes contratantes. Sin embargo el trazado de la línea siempre constituyó un conflicto ante la falta de los medios técnicos para establecerla.

³⁵ *vid. infra*, Apéndice, documento No.1

³⁶ de Tobar, *Compendio Bulario Indico*, p.13

³⁷ *vid. infra*, Apéndice, documento No. 2



MAPA No.3
La división del mundo entre España y Portugal por medio de las Bulas Alejandrinas y el Tratado de Tordesillas.

Fuente: Prieto Carlos, *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI.*

Cabe en este espacio hacer un breve análisis de lo que implicó la emisión de estas bulas pontificias y el Tratado de Tordesillas, ya que estos suponen la partición del mundo en dos esferas de influencia (fenómeno muy común en el siglo XX). Esta decisión afectó de manera rotunda el futuro de amplias regiones geográficas del planeta; y provocó que aún, hoy en día, esa influencia se vea reflejada en muchos pueblos. La partición marcó de manera muy profunda el desarrollo, no sólo en el pasado, sino actual en cuestiones culturales, económicas y políticas de amplias zonas de la tierra. Por lo tanto este acto adquiere gran importancia por su trascendencia y consecuencias históricas.

Es importante señalar que la negociación de Tordesillas presenta características muy peculiares que se adelantan a lo que serían los acuerdos diplomáticos y tratados de este siglo. Esta negociación fue preparada concienzudamente por los monarcas españoles y portugueses, inclusive se solicitó la presencia de "un astrólogo, dos pilotos y dos marineros que habían de intervenir en la forma como se faga la raya y partición entre nos y el Rey de Portugal".³⁸ Como señala Silvio Zavala, esto equivaldría a lo que hoy en derecho diplomático se llama intervención de expertos o técnicos de la negociación.³⁹

Nos atreveríamos incluso a llegar a considerar al Tratado de Tordesillas y la posterior Bula de Alejandro VI, como un fallo arbitral, en el que el Pontífice da la resolución por común acuerdo de las partes litigantes señalando al papado como autoridad supranacional rectora del derecho internacional, ya que las Bulas y Breves⁴⁰ que expedía el romano pontífice eran en realidad normas de validez universal con eficacia no circunscrita a personas o territorios determinados, con estos tratados se estaba generando derecho positivo. En esta época la única fuente operante de derecho universal fueron las disposiciones de los pontífices.

³⁸ Zavala Silvio, *op. cit.* p.33

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ La diferencia principal entre las bulas y los breves, es que las primeras se reservaban para cuestiones de mayor trascendencia, mientras que los breves se destinaban para asuntos de menor importancia. Las bulas se expedían sobre pergamino grueso, en un estilo de letra antiguo y largo, redacción amplia, encabezadas por el nombre del Papa sin su número de orden. Un sello de oro o plomo con la efigie de San Pedro y San Pablo en el anverso y el nombre del pontífice expedidor en el reverso pendía de la bula. Las bulas se dividían de acuerdo a la solemnidad, garantías y oficina que intervenía en su expedición en: grandes o consistoriales y pequeñas o no consistoriales y estas a su vez en chancillería, secretas, camerales y curiales. Esta clasificación duró hasta 1908. Los breves se expedían en pergamino blanco y delgado, estilo sencillo, iniciados por el nombre del pontífice con su número de orden y marcados con sellos de cera.
de Tobar Balhasar, *Compendio Bulario Indico*.

El resto de las naciones de Europa occidental reconocían en ese momento la autoridad papal y se sometieron a lo establecido por las bulas. Además aún no se tenía una idea clara de lo que representaban los descubrimientos y la navegación tampoco estaban tan desarrollada como en los pueblos ibéricos. Estos hechos motivaron que tanto ingleses, franceses, holandeses⁴¹ y alemanes no se opusieran a lo establecido en las bulas.

De este modo la naturaleza de las bulas otorgó derechos a España y Portugal, principalmente el privilegio de colonizar, explotar y poseer las tierras descubiertas, exigiéndoles a cambio la conversión de los infieles que ahí habitaran.

El problema inmediato que surgió fue que en aquella época no existían los métodos para calcular por donde correría esta línea divisoria. Los cosmógrafos portugueses y españoles no se ponían de acuerdo sobre la forma para determinar la longitud, problema que durante todo el siglo XVI se mantuvo sin resolver.

La situación se complicaba ante la necesidad de determinar la línea de demarcación en el oriente, la cual equivaldría a la antípoda de la línea de occidente. El antimeridiano o línea de demarcación en oriente, que limitaba los hemisferios entre las naciones en pugna, ofrecía a los cosmógrafos mayor dificultad. Las ambiciones políticas motivadas por las riquezas de las islas de oriente, y las deficiencias en los métodos de cálculo de longitudes, entraron una vez más en juego para que tanto lusitanos como españoles no llegaran a ningún acuerdo sobre la posesión de la zona oriental de Asia, donde el dominio de las Islas Filipinas representaría una seria controversia.⁴² Y fue finalmente la posesión de facto de las islas la que determinó el derecho de posesión de cada una de las coronas.

1.2. Primeras expediciones españolas al Océano Pacífico.

A principios del siglo XVI la configuración del mapa terrestre comienza a ser más precisa, se conocen ya los contornos de África y Asia, y siguiendo esta ruta se ha llegado por vía marítima a las míticas islas de la Especiería. América ha sido descubierta y los navegantes españoles se dedican a recorrer sus costas, colonizar y poblar el territorio, sin embargo no se han olvidado de su viejo anhelo de llegar a las islas de oriente. Deseo que se veía fortalecido al ver las enormes riquezas que obtenían los mercaderes portugueses por el comercio con esta zona, además existía la posibilidad de que la Especiería estuviese ubicada en tierras españolas, de acuerdo con el Tratado de Tordesillas. Por otro lado, el avance del islam y las fantásticas narraciones de los marinos, fortalecían el deseo español de llegar a esta zona.

⁴¹ Los holandeses se encontraban bajo dominio español.

⁴² Santiago Cruz, *La nao de China*, p. 14

Las dos rutas existentes representaban grandes dificultades para España, una era la utilizada por los comerciantes venecianos, a través del Mediterráneo, Egipto y Siria; la otra descubierta por Portugal doblando el Cabo de Buena Esperanza y cruzando el Indico, ambas muy difíciles para España. Esto obligaba a España a buscar una ruta por el occidente.

En Europa aún se ignoraba la existencia del Océano Pacífico, seguía vigente la idea de Ptolomeo, que aseguraba que después del Océano Indico existía una tierra a la que nombró "Terra Australis Incognita". Gracias a las caravanas que atravesaban Asia, siguiendo la Ruta de la Seda, se llegó a conocer que después de China existía un mar, en el cual había una serie de islas tributarias del Imperio Chino y de ahí surge el mito de Cipango, como tierra de ensueños, maravillas y riquezas. Sin embargo al igual que en el caso de la costa africana existían muchos mitos, pero principalmente se temía que estos mares no fuesen navegables debido a las altas temperaturas de sus aguas.

1.2.1. Descubrimiento del Océano Pacífico y primeras expediciones.

El descubrimiento de Vasco Núñez de Balboa.

Cristóbal Colón, quien siempre creyó que las tierras que había descubierto pertenecían al oriente de Asia, en su cuarto viaje (1502) fondeó las costas de América Central, porción del continente americano más estrecha y por lo tanto estuvo cerca de conocer la existencia del Océano Pacífico.

Desde el inicio de la exploración de la costa americana, los navegantes españoles procuraron buscar algún pasaje que los comunicara con Catay y Cipango. Fue precisamente en Centro América, en lo que hoy es la República de Panamá, el 1 de septiembre de 1513, cuando el navegante español Vasco Núñez de Balboa cruzó el istmo y descubrió el vasto océano al que bautizó como "mar del Sur", debido a que Balboa lo vio en esa dirección.⁴³

El descubrimiento de este mar, abrió a España las posibilidades de llegar a Asia y ampliar sus dominios hasta la Especiería, Catay y las islas de la pimienta, la canela y el clavo. En el Golfo de San Miguel, Balboa tomó posesión del océano recién descubierto en nombre de los Reyes de Castilla, León y Aragón.⁴⁴

Desde ese momento surge la inquietud de encontrar un paso que comunique ambos océanos, y los navegantes inician una exploración exhaustiva de las costas americanas, hecho que irá definiendo el mapa del continente recién descubierto. El estrecho interoceánico y la ruta a través

⁴³ Esta denominación perduró algún tiempo hasta que fue sustituida por la de Océano Pacífico, también designada por los españoles.

⁴⁴ *vid. infra*, Apéndice, documento No.3

del Pacífico obsesionaron desde ese momento a los navegantes ibéricos. "La intensidad de la corriente geopolítica que desde el establecimiento de España en el Caribe se concentró en la costa del Golfo del Darién (Colón 1502) condujo al descubrimiento del mar del Sur y al reconocimiento del papel importantísimo que desempeñará el Istmo de Panamá en la vida de América".⁴⁵

En este sentido, comienza a verse la posibilidad de abrir un canal interoceánico en esta zona "...han platicado algunos de romper este camino de siete leguas, y juntar el un mar con el otro, para hacer cómodo el pasaje al Pirú, en el cual dan más costa y trabajo diez y ocho leguas de tierra que hay entre Nombre de Dios y Panamá, que dos mil trescientas que hay de mar...".⁴⁶ Sin embargo, el hecho de haber descubierto el istmo permitía a España abrir una ruta con el oriente, sin necesidad de atravesar el hemisferio portugués.

Descubrimiento del Estrecho de Magallanes y las Islas Filipinas

Al inicio de la segunda década del siglo XVI, los portugueses ya se han establecido en forma definitiva en Goa y Cochín en la India, han conquistado Malaca y poseen la codiciada zona de las especias, encabezando un floreciente negocio que da resultados inmediatos. Esto se ve reflejado en cada flota que llega a Lisboa cargada con las más increíbles mercancías de oriente. Los monarcas españoles tenían conocimiento por marinos portugueses, de que las especias provenían de unas islas situadas al oriente llamadas "Maluco" o "Molucas" identificadas con las míticas islas de la especiería. Estas probablemente caerían en la jurisdicción española de acuerdo con el Tratado de Tordesillas. La dificultad que implicaba llegar a ellas motivó que las denominaran "Maluco", palabra portuguesa que significa loco.

La corte española ante la lentitud con que se desarrollaba la conquista del Nuevo Mundo y los enormes gastos que esta implicaba comienza a desesperarse al no obtener resultados similares a los de Portugal y los fondos del erario real a agotarse. En estas circunstancias se presenta ante el Consejo de Indias en Sevilla un marino portugués llamado Fernao Magalhaes,⁴⁷ quien en compañía del cosmógrafo Rui Faleiro, también portugués, asegura la existencia de un estrecho que une al Atlántico con el mar del Sur, el mar visto por Balboa.

⁴⁵ de Jarmy, Mattha: *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico*, p.100

⁴⁶ de Acosta Joseph: *Historia natural y moral de las Indias*, p.108

⁴⁷ El hidalgo portugués Fernao Magalhaes, había participado en la expedición de Almeida a la India, colaboró en las batallas de Cananor, Goa y Malaca, pero un conflicto con Alburquerque lo hizo regresar. Participó en la campaña contra Azamor en Marruecos, donde su estrategia fracasó. Conoce en Lisboa al cosmógrafo Rui Faleiro quien le propone realizar el viaje al Moluco.

Faleiro calcula el océano más estrecho de lo que en realidad es y asegura que las islas del Maluco, donde se producen las especias, importante fuente de riqueza para Portugal, caen en la zona de jurisdicción española de acuerdo con el Tratado de Tordesillas y por lo tanto era posible llegar a ellas navegando por el occidente sin penetrar el hemisferio portugués. El Rey Fernando acepta la propuesta de Magallanes y decide apoyarlo. Esta empresa tiene fines principalmente comerciales y ya no de conquista.

Carlos I, rey de España, en las capitulaciones firmadas el 22 de marzo de 1518 autoriza la construcción de cinco navíos y su aprovisionamiento a expensas del fisco. Después de un año de preparativos la armada estuvo lista, ésta se conformaba por cinco naves: "Trinidad", la nave capitana; "San Antonio"; "Concepción"; "Victoria" y "Santiago".

El rey envió desde Barcelona, las instrucciones que Magallanes, como Capitán General de la flota, debía seguir. En éstas se ponía especial énfasis en no violar las tierras que estuvieran bajo la jurisdicción de Portugal. Se debían realizar cartas geográficas de las costas que recorriesen y señalar los derroteros que seguirían para llegar a aquellas regiones. El rey ordenaba también, que los jefes y el Capitán de la Armada "... no salten a tierra allí donde puedan recibir daño y en su lugar manden otras personas ...".⁴⁸

En septiembre de 1519 salió Magallanes y su flota del Puerto de Sanlúcar de Barrameda, llevando con ellos víveres por un tiempo de aproximadamente dos años. Cruza el Atlántico y llega a las costas de Sudamérica. En enero de 1520 explora la desembocadura del Río de la Plata y continúa hacia el sur. En marzo debido a la proximidad del invierno se refugia en la ensenada de San Julián (49° 15' latitud sur), donde pasan el invierno. Durante su permanencia en esta zona, aparecen constantemente en la nieve huellas de unos pies enormes por lo que Magallanes supone que pertenecen a unos "patagoes", pies grandes en portugués, de donde deriva el nombre de Patagonia.⁴⁹

Después de casi siete meses de permanecer en el sur del continente, buscando infructuosamente el paso que comunicara los océanos, el 21 de octubre de 1520 observaron por vez primera el estrecho, pero mucho más al sur de lo que había calculado. El cruce del estrecho resultó demasiado complicado. Desde las naves se observan hogueras permanentes que encienden los indígenas del lugar, desde ese momento se le conocerá a esta zona como "Tierra del Fuego".

⁴⁸ Prieto, Carlos; *Navegantes Españoles del siglo XVI*, p.41

⁴⁹ de Jarmy, Martha, *op. cit.*, p.106

Por fin, el 28 de noviembre se encontraban navegando en un océano desconocido donde la falta de vientos y la calma de sus aguas, en comparación con los estrechos que habían cruzado, motivó que lo bautizarán como "Pacífico", nombre que fue usado por primera vez por Antonio Pigafetta, cronista del viaje.

Bordean la costa de Chile y se enfilan hacia el noroeste, atraviesa el Pacífico, en un largo y difícil recorrido que duró cerca de 100 días. En marzo de 1521 llegan en muy malas condiciones a la isla de Guam, sin alimentos, agua y gravemente enfermos de escorbuto. Ahí permanecen unos días mientras se recuperan, en esta isla deserta Gonzalo de Vigo, uno de los marineros de la "Santiago", posteriormente reanuda el viaje.

El 16 de marzo arriban a la Isla de Samar en el archipiélago que ellos denominaron "San Lázaro". Al llegar a Samar, en las proximidades de Mindanao, el esclavo de Magallanes, Enrique el Malayo, natural de Sumatra, entiende el idioma que se habla, así se cierra por vez primera la circunnavegación del globo. Habían descubierto las Islas Filipinas, se había establecido el primer contacto entre España y el lejano archipiélago asiático. Fernando de Magallanes, era el primer navegante europeo que cruzaba el Pacífico, desde ese momento denominado Hispanis Mare Pacificum, ya que pertenecía casi en su totalidad al hemisferio hispano, de acuerdo con la línea de demarcación establecida en el Tratado de Tordesillas.

Comenzaron a recorrer las islas, de Samar se trasladaron a la isla de Cebú donde Juan Serrano le obsequió a la madre del cacique local una imagen de la Virgen con el Niño Jesús, que hoy es una de las imágenes más veneradas en Filipinas. De ahí partieron a Mactán en donde el 27 de abril de 1521, violando las ordenes reales, Magallanes desciende del navío y encuentra la muerte al ser atacado por un grupo de nativos. El sucesor de Magallanes, Duarte Barbosa comete el mismo error, desciende de la nave para acudir a una invitación que le hace el cacique de Cebú, y es asesinado.

El descubrimiento y exploración del archipiélago, adquiere su verdadero sentido trascendental, en el marco de la expansión de la civilización occidental por todos los confines del globo terráqueo. Posteriormente, es nombrado Juan Sebastián Elcano como Jefe de la Flota, a fin de continuar el viaje. En este momento la tripulación se ha visto considerablemente disminuida, la falta de personal obliga a Elcano a tomar la decisión de quemar una de sus naves, la Concepción y la flota queda reducida a las naves Trinidad y Victoria.

El 8 de noviembre de 1521 arriban a la Isla de Tidore, en las Molucas, el objetivo final de esta expedición, se había cumplido habían llegado a las Molucas, navegando siempre hacia occidente. En Tidore, el Sultán Almanzor reconoció la sumisión al Rey de España y se comprometió a realizar

tratos comerciales únicamente con este país. En ese mismo año, en México, se da la caída de la Gran Tenochtitlan en poder de los Españoles, estos hechos determinarán la historia del Pacífico en los siguientes 250 años.

Cargaron las naves con clavo, pero debido al exceso de peso, la Trinidad comenzó a hacer agua y se determinó que ésta y su tripulación permanecieran en Tidore y al mando de Gonzalo Gomes de Espinoza intentarían el regreso a España navegando al este vía América. Durante su permanencia en Tidore, firmó pactos de paz y vasallaje al Rey de España con los caciques locales y de las islas vecinas sentando las bases para la colonización hispana en la región.

En 1522 por vez primera un marino hispano, Gomes de Espinoza, pretende surcar el Océano Pacífico de oeste a este, llegó hasta los 42° latitud norte, pero fracasó en su intento, debido a la existencia de corrientes y vientos contrarios en su ruta propuesta.⁵⁰

La "Victoria" regresa a España, llegando el 6 de septiembre de 1522 (1084 días después de haber partido) en un momento en el cuál ha llegado la noticia a la corte española, de las enormes riquezas que oculta América, oro, plata etc. El nuevo continente deja de ser, una barrera que impida el paso entre España y la Especiería, convirtiéndose en una fuente real de riquezas.

Las especias que traía la "Victoria" fueron vendidas en Amberes. A Juan Sebastián Elcano, el Capitán a cuyo mando estuvo la parte final de la expedición, el emperador Carlos V le otorgó un escudo de armas en el que aparece un globo terráqueo y una leyenda en latín "primus circumdisti me", que quiere decir "fuiste el primero que me diste la vuelta".

Después del viaje de Magallanes-Elcano, el mundo ya no sería el mismo. Esta gran empresa aportó nuevos y muy importantes datos a la humanidad, que permitieron al hombre del siglo XVI un conocimiento más amplio del planeta que habita. Se comprobó la existencia de un estrecho que comunicaba ambos océanos, el cual fue denominado Estrecho de Magallanes, en honor a la osadía y constancia de este caballero portugués.

Además demostró la posibilidad de arribar al oriente navegando siempre hacia el occidente, y con esto la esfericidad del mundo, ya que el destino de la flota era el punto del que habían

⁵⁰ Gomes de Espinoza regresó a las Molucas a los seis meses de haber salido de ellas y encontró que los portugueses habían tomado Tidore y apresado a los españoles que habían quedado en la isla. Cayó prisionero al igual que su tripulación. Sufrió un largo cautiverio por parte de los portugueses, después de algunos años lo llevaron a Lisboa y regresó a España sólo y por tierra. Juan Sebastián Elcano, en la Victoria, llegó a Timor y luego enfiló hacia el Océano Índico, a fin de evitar encuentros con los portugueses que dominaban aquella zona. En julio de 1522 llegó a Cabo Verde donde ante el cuestionamiento portugués afirmó venir del Brasil, en realidad venían de una navegación ininterrumpida de más de 150 días. Al llegar aquí el día consignado en el diario de navegación de Pigafetta no correspondía a la fecha que era en realidad, de ese modo se descubre el fenómeno que implica que al dar la vuelta al mundo de este a oeste se "pierde un día".

partido, el cual sólo lo alcanzarían alejándose de él. Descubrió los archipiélagos de Los Ladrones (Marianas) y San Lázaro (Filipinas). Cruzó por vez primera el Pacífico, zona que no figuraba en los mapas de la época, que nadie nunca había atravesado.

Para el año de 1522, España conocía ya dos nuevas rutas que la comunicaban con el mar del Sur, una a través del Istmo de Panamá y la otra por el Estrecho de Magallanes. Sin embargo dada la dificultad que implicaba atravesar el estrecho debido a lo insalubre de la zona y complicado de su orografía, no facilitaban su necesidad de llegar a las Indias, era necesaria una ruta más corta y menos complicada. Estos hechos irían conformando el mapa geopolítico de la zona, mismo que imperaría en los siglos siguientes.

Expedición de García Jofre de Loaysa.

Con el regreso de la "Victoria" de Elcano y el fructífero negocio que se realizó con la carga de especias que traía la nave, aumentó el interés de la corte por promover viajes al Pacífico. En 1524 se determinó el establecimiento de una Casa de Contratación dedicada únicamente al tráfico de especias, la cual estaría ubicada en La Coruña.

Al poco tiempo, se ordenó una nueva expedición que siguiera la ruta establecida por Magallanes-Elcano. La cual estaría al mando de Frey García Jofre de Loaysa, comendador de la orden de Santiago y Juan Sebastián Elcano sería el segundo jefe, piloto mayor y guía de la expedición.

Esta flota, una de las más grandes de la época, ya que constaba de siete naves, tenía como finalidad reafirmar la presencia hispana en el área y de ser posible establecer factorías y puntos de apoyo y abastecimiento a lo largo de la ruta, emulando el "caminho da India" de los portugueses.

Zarparon de La Coruña el 24 de julio de 1525, al llegar al famoso estrecho que comunica ambos mares la situación climatológica era tan adversa que, al igual que la expedición de Magallanes se vieron obligados a tomar tierra y permanecer en ella hasta que el clima fuera más favorable a la navegación. Cuando el tiempo mejoró el 26 de mayo de 1526, la nao capitana Santa María de la Victoria (llamada así en honor de la nave que había dado la vuelta al mundo), se enfilaba a cruzar el Océano Pacífico con rumbo a las Islas de los Ladrones (Islas Marianas).

Al momento de iniciar la travesía, la flota de siete navíos se había desmembrado totalmente: la "Anunciada" naufragó en el Atlántico, la "San Gabriel" desertó para regresar a España, lo cual no logró; la " Sancti Spiritus" zozobró al cruzar el estrecho; la "San Lesmes" se perdió en el Pacífico

al intentar surcarlo;⁵¹ la "Santa María del Parral" navegó según las instrucciones y llegó sola a Mindanao, después de motines de la tripulación y numerosas muertes, sólo tres hombres llegaron a Tidore, en las Molucas. El caso del "patache Santiago", reviste importancia para nuestro tema que merece ser tratado aparte en el inciso siguiente.

En la nao capitana en el trayecto a través del Pacífico fallece el Capitán de la Armada Frey García Jofre de Loaysa, lo sucede Juan Sebastián Elcano, quien también muere a los pocos días, terminaba su vida en el Pacífico, el mar de su hazaña. Ocupa su lugar Toribio Alonso de Salazar, quien no logrará sobrevivir y es sólo el cuarto Capitán de la armada, Martín Iñiguez de Zarquizano,⁵² quien logra llevar a la Santa María de la Victoria a su destino final.

En el camino fondean en las Islas de los Ladrones, donde encuentran a Gonzalo de Vigo miembro de la tripulación de la flota de Magallanes, quien había quedado en las islas. Su conocimiento de los idiomas locales fue de gran ayuda para la expedición. La flota perdió su último navío en las Filipinas, archipiélago al que llegan en 1526.

En esos momentos, la posesión de las Molucas se discutía en la península Ibérica, en las Juntas de Elvas y Badajoz, donde se reunieron en 1524 una serie de prestigiados cosmógrafos y navegantes de España y Portugal, a fin de determinar en que zona de influencia caían las islas de la Especiería.

Andrés de Urdaneta, personaje importantísimo en el establecimiento de la ruta comercial México-Filipinas, con tan sólo 17 años, participa en la expedición de Loaysa. El, un joven de la Provincia de Guipúzcoa se dedica a escribir la relación de la travesía en su Diario de Navegación. Durante su estancia en Mindanao, Urdaneta se dedicó a indagar el modo de vida de la población de las islas, su religión y costumbres y de este modo se enteró de que "cada año iban a Mindanao dos juncos de la China que eran unas naos en que ellos navegaban a comprar oro y perlas".⁵³

Con la llegada de la Santa María de la Victoria a las Molucas en 1527 comienza un período de continuas confrontaciones bélicas entre portugueses y españoles por la posesión de este archipiélago. Ambas naciones evitaban enfrentarse en Europa y las islas del Pacífico se

51 "La carabela San Lesmes desapareció para siempre. Posiblemente fue a acabar sus días en el atolón de Tepujos, del grupo de las Marquesas donde en 1772, el capitán Domingo de Boerchea encontró una vieja cruz de madera . . ." Bernal, Rafael: *op. cit.*, p. 31
En el Atolón Amanu, de la Polinesia Francesa se encontró un viejo cañón español, lo cual ha dado origen a varias teorías, sobre la posible llegada de esta nave y la sobrevivencia de los marinos, así como su asimilación a las culturas locales y su aporte tecnológico y cultural a estas.

52 Según la fuente que se utilice el nombre ha sido transcrito de diversas formas: Garquizano, Carquizano.

53 Cabrero Leoncio, *Andrés de Urdaneta*, p.35

convirtieron en su campo de batalla. Este episodio de la historia se ha llamado la "Guerra de las Molucas", la cual duró casi 10 años.⁵⁴ Era un conflicto en el que "no se defendía una religión, una ideología, una cultura, se defendía una economía: las especias".⁵⁵

Era una guerra tan imprecisa y tan lejana de las metrópolis, que una y otra parte ignoraban quien avanzaba más, quien tenía la razón. Las batallas se reducían a escaramuzas esporádicas. Mientras en Europa, españoles y portugueses discutían el dominio de las lejanas islas.

Los españoles tenían el mandato de construir una fortaleza en las islas, en tanto que los portugueses ya estaban establecidos en Ternate. En estas islas falleció el Capitán Martín Iñiguez de Zarquizano, cuarto capitán de la armada, lo sucede Hernando de la Torre. Los españoles se establecieron en Tidore donde el Rey local los apoyó, ya que él también luchaba contra los portugueses, encontraron apoyo similar en Gilolo, lo cual los fortaleció.

En el débil enclave español en las Molucas permaneció en espera de noticias. Hasta que en febrero de 1528, vieron aparecer en el horizonte las velas hinchadas al viento de una armada que venía del este.

Eran naves que traían ayuda para la lejana colonia, sin embargo su procedencia, no era España sino México. Esta expedición era la de Saavedra Cerón. La armada de Loaysa fue la última expedición que partiera directamente de costas españolas. Desde ese momento las expediciones españolas al Pacífico tuvieron como punto de partida las costas novohispanas.

El Patache Santiago.

Una de las naves de la expedición de Loaysa, el Patache Santiago⁵⁶, navegó con la flota hasta el Estrecho de Magallanes, lo logró cruzar, sin embargo, dada su fragilidad ya que era un patache de 50 toneladas, una de las naves más pequeñas de la escuadra, decidió su capitán, tomar un rumbo aparte y más sencillo, según su concepción, y no cruzar el Pacífico con el resto de la flota.

El 1 de junio de 1526 enfiló la pequeña nave hacia el norte para remontar el litoral americano y buscar las costas de la Nueva España. Ellos calculaban que se localizaba a una distancia más

⁵⁴ Según otros autores tuvo una duración de seis años, de 1526-1532.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Patache: palabra de origen francés que se utiliza para designar a las embarcaciones que reconocían las costas y guardaban las entradas de los puertos, posteriormente se utilizó en la marina mercante. *Enciclopedia Sopena*, tomo 2.

corta que las lejanas islas Molucas. Navegaron más de 7500 kilómetros desde los 51° de latitud sur hasta los 16° de latitud norte, navegando ininterrumpidamente hasta llegar a las costas de Tehuantepec.⁵⁷

Demostraron de este modo, que el mar surcado por Magallanes y el descubierto por Balboa era el mismo. Pero lo más importante fue el comprobar que de las costas mexicanas era posible navegar a las islas Molucas. Los datos recabados por esta expedición permitieron a los cosmógrafos realizar el contorno de América en sus mapas. Se descubrió que no existían grandes salientes terrestres, como en la costa atlántica y permitió conocer la configuración del continente.⁵⁸

El arribo de esta nave a costas mexicanas sucedió en un momento en el cual Hernán Cortés preparaba la expedición de Alvaro de Saavedra, lo cual les dio nuevos datos sobre la situación del Pacífico e inclusive se aprovecharon los pertrechos de la nave y se motivó el aceleramiento de los preparativos de la nueva flota.

1.2.2. Expediciones desde la Nueva España al Pacífico.

Con la llegada del Patache Santiago a las costas de lo que hoy es Oaxaca, se pone de manifiesto la importancia que tendría la Nueva España en la realización de futuras expediciones al Pacífico Asiático. Se estaban dando los elementos necesarios para lo que después se conocería como el Hispanis Mare Pacificum, el mar Pacífico Español, con sus posesiones a ambos márgenes del océano y el fructífero comercio transpacífico (ver mapa 4). El mundo se enfrentaba a un nuevo ordenamiento mundial motivado por la búsqueda de especias y mercancías exóticas producidas en oriente y la plata explotada en América. Los actores existían y poco a poco se iba conformando el mapa.

Los conquistadores hispanos en América no se conformaron con descubrir el Pacífico y sus litorales americanos, sino que mantenían la idea de dominarlo y poseer sus riquezas. Cortés y Alvarado, desde un inicio mostraron interés por construir puertos en el Pacífico. Las tierras de

⁵⁷ "La llegada a las playas cercanas a Tehuantepec fue un tanto espectacular. Corrían frente a una costa baja, de playa muy tendida, con grandes rompientes, cuando vieron una cruz alta de madera, la que los aseguró de la presencia de españoles allí cerca. No llevaban ya bates y no podían surgir directamente en la playa, por las rompientes. Temerosos de perder la oportunidad de encontrarse con esos cristianos que habían levantado la cruz y empujados por el hambre, resolvieron fabricarse una caja de tabloa, a manera de ataúd, meter en ella a un clérigo que iba a bordo, con algunos objetos de rescate para los indios y echarlo al mar, con la esperanza de que las olas lo arrojaran a la playa sin ahogarlo. Ahogándose hubiera indudablemente el heroico clérigo si no han salido a la playa unos indios que, al ver lo que sucedía, se echaron a la rompiente y lo salvaron". Bernal, Rafael; op. cit., pp. 30-31.

⁵⁸ "En el mapa de Diogo Ribeiro de 1529, América del Sur está representada de acuerdo a los datos de navegación de Guevara, Capitán de la Santiago" de Jarmy Chapa, Martha; op. cit., p. 110

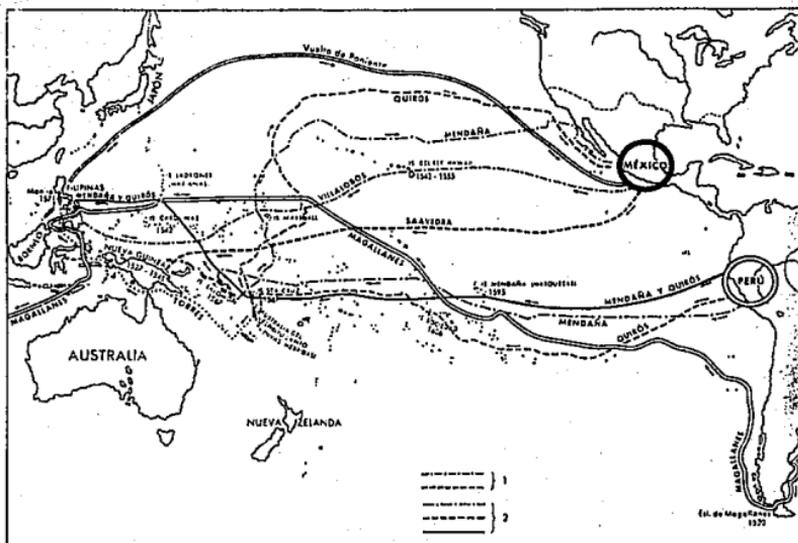


Figura 1. Grupo de exploraciones con base de partida en México.—2 Id. en el Perú

MAPA No.4
Rutas de las expediciones españolas y novohispanas al Pacífico del siglo XVI.
 Fuente: Vincens Vives, *Atlas de Historia Universal*

la Nueva España, constituyen la zona más propicia de las nuevas colonias americanas para iniciar esta expansión. Su clima era menos tórrido que otras partes del continente, existía una comunicación permanente entre las costas del Pacífico y el Atlántico, en este caso el Golfo de México, trayecto a cuya mitad se encuentra la Ciudad de México, capital de la colonia.

Existían además las materias primas y la mano de obra necesaria que posibilitaba la construcción de navíos. En fin, aquí se conjugaron los elementos necesarios para llevar a cabo la expansión hispana en el Pacífico. Por otro lado, los viajes a oriente que partían de España, habían demostrado su inoperatividad "de doce navíos que habían zarpado de costas españolas, sólo uno, el Victoria de Magallanes había regresado a España, lo cual también representaba grandes pérdidas para la metrópoli. Desde la expedición de Magallanes hasta el viaje de Loaysa habían pasado 17 años (1519-1536) y no habían logrado realizar ningún establecimiento permanente en la zona, la ruta de retorno parecía imposible, no habían sido muy fructíferos los resultados y las costas americanas ofrecían nuevas perspectivas en la realización de próximos viajes.

Al igual que la expansión española en América, los núcleos para el Pacífico fueron México y Perú, lugares de donde partieron las expediciones que durante el siglo XVI descubrieron las Filipinas, las Marianas, las Salomón, Australia, Nueva Guinea, etc., es decir casi todo el Pacífico Sur. Constituyéndose en un punto de apoyo en el camino de Asia a Europa.

De hecho "las naves de la aventura y cruzada salieron de México y los artífices novohispanos facilitaron todos los instrumentos. El dinero de la Nueva España sostuvo más allá del Pacífico las banderas del Imperio español y la fe se propagó bajo el amparo de la Virgen Mestiza de Guadalupe".⁵⁹

Expediciones de Cortés al Pacífico.

Al poco tiempo de haber conquistado la Ciudad de México-Tenochtitlan, Cortés oyó a los indígenas hablar de un "gran océano" más allá, al oeste de la ciudad recién conquistada. No satisfecho con los tesoros obtenidos en México, existían aún en su mente las míticas tierras de la Especiería y sus riquezas. Las primeras expediciones hispanas, después de la conquista tuvieron como fin descubrir las costas de este mar y establecer su comunicación con la Ciudad de México.

El interés de Hernán Cortés por esta zona se pone de manifiesto con las numerosas expediciones que organiza en las costas de Nueva España, el conquistador obtiene por gracia real el Marquesado del Valle de Oaxaca, cuyos límites llegaban al Pacífico. Desde 1523 es explorada

⁵⁹ De Jarmy, *op. cit.*, p. 149

la zona del Istmo de Tehuantepec por Pedro de Alvarado y se localizan bahías favorables para el establecimiento de astilleros. Por ordenes de Cortés se construyen las primeras naves en "Teguantepeque" y Zacatula.

Una vez que los primeros españoles avistaron las costas mexicanas del Pacífico, se determinó establecer astilleros en ella, los cuales fueron las bases de los futuros puertos, algunos de los cuales aún hoy en día subsisten como tales, Zihuatanejo, Huatulco, Tehuantepec, Acapulco.

Ante lo estrecho del territorio, surgió la posibilidad de que en alguna parte de aquella zona existiera un paso que comunicara a ambos océanos. Tanto Cortés como Pedro de Alvarado en sus viajes a lo que hoy se conoce como América Central, enviaron expediciones en busca de la vía de comunicación entre los dos océanos. En España, al enterarse las cortes de que en la Nueva España se construían navíos en los astilleros de la mar del Sur, se mandó una orden indicando que estas fueran destinadas para futuras expediciones al Maluco.

En 1527, en la Quinta Carta de Relación, Cortés informa al monarca que no se ha encontrado el paso que comunica ambos océanos, por lo cual solicita autorización para iniciar expediciones que salgan de las costas novohispanas a fin de encontrar una ruta más corta a las islas de la Especiería. De este modo Nueva España se convertiría en el centro de las expediciones al Pacífico.

Alvaro de Saavedra.

El Emperador envió una comunicación a Cortés en la cual se le indicaba que los barcos que construía en la costa del Pacífico se destinasen a una expedición que surcara el océano en busca de los navíos y hombres de las anteriores expediciones de los cuales no se había obtenido noticia.

Los principales objetivos de esta expedición eran : Investigar lo sucedido con La Trinidad, nave capitana de la flota de Magallanes, y a Gonzalo Gomes de Espinoza y la tripulación que había permanecido en las Molucas.

- Obtener información sobre el destino de las expediciones de Loaysa y Cabotto.⁶⁰
- Si Loaysa y Cabotto habían descubierto nuevas tierras, ubicar su localización, descripción y productos comerciables.

⁶⁰ La corona española envió a Sebastián Cabotto en una nueva expedición a la zona de las Molucas, la cual salió en abril de 1526 del puerto de La Coruña, su objetivo era seguir la ruta de Magallanes. Sin embargo Cabotto se dedicó tres años a explorar el Río de La Plata y no cumplió su objetivo. A su regreso a España fue procesado y declarado culpable por inobediencia. Prieto, *op.cit.*, p.70
En el momento de la expedición de Saavedra aún no se conocía el paradero de la expedición de Cabotto.

- Ir a la isla de Cebú e investigar si el Piloto Serrano y el resto de los hombres de las anteriores expediciones aún vivían y en este caso liberarlos.

- Localizar el lugar propicio para realizar un asentamiento con el fin de iniciar la soberanía española en la zona. Enviar un navío cargado de especias en busca de la ruta de regreso.

Se nombró como capitán de la flota a Alvaro de Saavedra y Cerón, primo de Hernán Cortés. Estando en los últimos preparativos de la expedición llegó a las costas de la Nueva España el patache "Santiago" de la armada del comendador Loaysa, que dieron datos muy importantes para el viaje lo cual aceleró los preparativos.

Antes de partir, Cortés entregó dos cartas al capitán de la flota, una destinada al Rey de Tidore agradeciéndole la buena recepción que había dado a la tripulación de Magallanes y la otra dirigida al Rey de Cebú, pidiéndole la libertad de los españoles cautivos.

El 31 de octubre de 1527 zarpó del puerto de Zihuatanejo la flota, compuesta por dos navíos y un bergantín (La Florida, El Santiago y El Espíritu Santo). Durante la travesía se pierden en la inmensidad del Pacífico dos de sus naves. A la isla de Mindanao sólo llegó La Florida, nave de Saavedra Cerón. De ahí se trasladan a Sarragan y en Gilolo encuentran a algunos de los sobrevivientes de la expedición de Loaysa.

En la isla de Visaya encontraron a uno de los tres españoles de la expedición de Loaysa,⁶¹ quien relató que los ocho miembros de la tripulación de Magallanes habían sido vendidos como esclavos a mercaderes chinos, que frecuentemente venían a comerciar a las islas, también mencionaron algunos de los productos que comerciaban con las islas mencionando sedas, oro y porcelana de China, canela, perlas, madera de Cebú. Esta es una de las primeras informaciones que se tuvieron del comercio que mantenían las islas Filipinas con China, que a la larga serían parte de la cadena comercial transpacífica.⁶²

El 27 de marzo de 1529 la nave de Saavedra llegó a Tidore donde Hernando de la Torre (sucesor de Iñiguez de Zarquizano) resistía a los portugueses, en una ya angustiosa situación. El arribo de la nave Florida constituyó un apoyo muy importante tanto psicológica como materialmente para el incipiente enclave español en el Pacífico.

⁶¹ Fue uno de los varios naufragos españoles que al quedar en las islas del Pacífico, conoció el idioma y las costumbres y fueron de gran utilidad para las expediciones subsiguientes.

⁶² "Se calcula con seguridad que había visitas anuales de los comerciantes chinos a Mindanao y Cebú, más de 40 años antes de la llegada de Legazpi", *Chinese Knowledge*, p.27

Una vez recuperada la tripulación de la travesía, decidieron emprender el regreso a la Nueva España, con el fin de encontrar la ruta del "tornaviaje",⁶³ dar noticias a Hernán Cortés del resultado de la expedición y enviar refuerzos y ayuda a los españoles de Tidore.

Salieron en junio de 1528, Saavedra designó como piloto a Macías del Poyo. Después de numerosos contratiempos y adversidades que les impidieron alcanzar las costas de la Nueva España regresaron a su punto de partida. Las corrientes marinas eran adversas, al igual que los vientos. La situación climática tampoco era favorable, los víveres se agotaron, y la tripulación se fue mermando. En este frustrado intento de retornar descubrieron la isla de Nueva Guinea. Tal parecía que la inmensidad del océano era infranqueable.

En Tidore deciden construir una nueva nave e intentar una segunda vez el regreso, zarpan el 3 de mayo de 1529. En esta ocasión siguen una ruta diferente, por el norte, en el camino descubren las Islas Carolinas a las que bautizan en honor de Carlos I. Llegan al occidente del archipiélago de Hawaii donde muere Alvaro de Saavedra. Debido al mal estado de la nave y al descontento generalizado de la tripulación, deciden regresar a Tidore. Saavedra y sus hombres intentaron el regreso por el sur y por el norte, sin embargo no lo consiguen. Como tampoco logran establecer una base permanente de expedición colonizadora.

Es la primera flota que partiendo de costas mexicanas arriba a las islas del Pacífico Sur, logrando determinar la ruta de ida. Saavedra encontró y estableció el derrotero correcto de las costas mexicanas a las islas Molucas y Filipinas, el mismo, aproximadamente, que se utilizaría en la ruta comercial. Con esta expedición quedaba demostrada la posibilidad de construir barcos, equiparlos y enviarlos desde México y ya no desde la lejana metrópoli, como antes.

Juntas de Elvas, Tratado de Zaragoza.

A su regreso de Tidore, reciben la noticia de que el Emperador Carlos había vendido los derechos de posesión del Maluco a la corona portuguesa por 350,000 ducados. Era más necesario el dinero para la corona, que el derecho sobre aquellas lejanas islas, a pesar de los españoles que en el Pacífico defendían con sus vidas el derecho de posesión de la corona española. Así termina la guerra Luso-Hispana en las Molucas, y también finaliza temporalmente el conflicto por la posesión de estas islas.⁶⁴

⁶³ Tornaviaje: viaje de regreso. En el caso del Pacífico el uso de este término se generalizó para designar el viaje de Filipinas a Acapulco.

⁶⁴ Posteriormente se incorporará Holanda como tercera potencia en conflicto por el dominio de estas islas. *Vid. infra*, Capítulo 4, inciso 4.1.1.1. Conflictos con Holanda.

De la Torre duda de que su Emperador pudiera traicionarlos de aquel modo y envía a Pedro de Montemayor a pedirle pruebas al Virrey de la India Portuguesa. Dos años después regresó con las pruebas necesarias. Mediante el Tratado de Zaragoza de 1529, Carlos I cedía a Portugal todos los derechos sobre las Molucas y fijaban en los 17 grados al oriente de las Islas, la línea de demarcación (143 03'E). Al enterarse de que el emperador había vendido sus derechos sobre las islas, los sobrevivientes hispanos en las Molucas, fueron repatriados, lo cual hicieron en barcos portugueses por la ruta del Cabo.

En el Tratado de Zaragoza no se hace ninguna mención a las Islas de San Lázaro (Filipinas). Los portugueses pensaban que esta ausencia se debía a que las islas se localizaban al este de las Molucas y claramente caían en la zona portuguesa, y por lo tanto no era necesario mencionarlo.⁶⁵

En tanto los españoles determinaron que, al no ser mencionadas las islas, el tratado les daba la libertad de actuar en ellas. En febrero de 1534, los últimos sobrevivientes españoles de las armadas de Loaysa y Saavedra regresan repatriados a España por la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

Uno de ellos, el joven Andrés de Urdaneta, quien con los años se convertiría en fralle de la orden de San Agustín, sería uno de los artífices del establecimiento de la línea comercial, permaneció con el Piloto Macías del Poyo en Ternate, posteriormente pasó a Banda, Java, Malaca y de ahí a la India, donde se reunió con sus compañeros. En enero de 1536 se embarcaron con destino a Lisboa.

Durante su estancia en Asia, Urdaneta conoció la región, aprendió algunos de los idiomas locales y trazó mapas. Todo esto le dio bases muy firmes para conocer la zona, en la cual vivió varios años. Sus conocimientos serían utilizados posteriormente para cerrar la línea comercial México-Manila.

En 1536 después de un largo viaje, Urdaneta y el resto de los sobrevivientes llegaron a Lisboa donde fueron despojados de sus mapas y toda la información que habían recabado durante su larga estancia en el oriente. Su viaje había durado 11 años. Era la segunda expedición española que daba la vuelta al mundo.

Después de la expedición de Saavedra, Cortés nombró a Hernando de Grijalva (1536-1537), quien emprendió una nueva expedición al Pacífico, descubrió las islas de Revillagigedo y posteriormente continuó al Perú, donde resolvió emprender el camino hacia la Especiería. Llegaron a Ternate, en las Molucas, donde fueron capturados por los portugueses.

⁶⁵ *vid. infra*, Apéndice, documento No. 4.

Ruy López de Villalobos.

En la Nueva España, el Virrey Antonio de Mendoza comenzó a organizar una nueva expedición a cargo de Pedro de Alvarado, él acepta gustoso, pero el destino no estaría a su favor. Tratando de sofocar una revuelta indígena en la Provincia de Nueva Galicia, sufre un accidente que le ocasionaría la muerte. Ante este suceso, se invita a Andrés de Urdaneta a encabezar la flota: sin embargo se niega y finalmente la dirección se le otorga a Ruy López de Villalobos.

Villalobos es nombrado Capitán General de la Flota, la cual estaba compuesta por dos naos, una galera y dos pataches. Su destino sería recorrer la ruta abierta por Saavedra y buscar el camino de regreso o tornaviaje de Asia a América. También debían explorar las Islas de San Lázaro (Filipinas) y de ser posible establecer un asentamiento que les permitiera una futura conquista. De acuerdo con sus informes, estas islas caían en la zona de demarcación portuguesa.

Partieron del Puerto de La Navidad el 1 de noviembre de 1542. Surcaron el Pacífico y el 2 de febrero de 1543 llegaron a las costas de Mindanao. A la isla de Leyte la denominaron "Filipina" en honor del entonces Príncipe Felipe, futuro Felipe II. En cartografía la primera vez que se utiliza el término "Filipina" es en el mapa de J.B. Ramusio publicado en Venecia en 1554, donde se utiliza esta palabra para designar a una de las islas del Archipiélago de San Lázaro.⁶⁶

"Cuando Villalobos llegó a las Filipinas, los musulmanes eran también recién llegados. Es probable que el desastre sufrido por ellos en Malaca, a manos de los portugueses los haya arrojado hacia Borneo y las Filipinas. Hay que recordar que tanto en India como en Malaca, los portugueses... pasaban a cuchillo a todo mahometano. Huyendo de ello, destruida la gran riqueza y el centro cultural de Malaca, empezaban a establecerse, fundando pequeñas fortalezas, su influencia era total en las Islas del sur, como Mindanao, Sulu y Jolo, casi no se percibe en las Bisayas (*sic*) y muy poco en Luzón."⁶⁷

En el área comerciaban japoneses y chinos, también los portugueses navegaban constantemente por el mar de China. De hecho los españoles se encontraron al otro lado del mundo a sus acérrimos enemigos: los portugueses y los musulmanes. "Los españoles se encuentran en una situación que nunca habían visto en América... se trataba de conquistar pueblos de reciente inmigración que sostenían contactos más o menos fuertes con las grandes culturas euroasiáticas".⁶⁸

⁶⁶ Sanz Carlos, *op. cit.*, p. 144

⁶⁷ Bernal, *op. cit.*, p. 38

⁶⁸ *Ibidem*.

En 1544 Villalobos llegó a las Islas Molucas y se establecieron en Gilolo donde comenzaron a construir un fuerte. Con este acto violaban el Tratado de Zaragoza. En la zona tuvieron dificultades con los portugueses, quienes pensaron que la armada venía a disputar el dominio de las Islas.

Al igual que en las expediciones anteriores buscaron la ruta de regreso a la Nueva España. El navío San Juan capitaneado por Bernardo de la Torre, salió en agosto de 1544, después de una larga navegación, alcanzó a llegar cerca de los 30 grados de latitud norte, sin embargo las condiciones en que se encontraba la nave y el sentimiento de descontento generalizado entre la tripulación los obligaron a regresar a isla de Tidore. En este viaje se descubrieron los estrechos de San Bernardino y San Juanico y fueron los primeros europeos en dar la vuelta completa a la isla de Mindanao

El 16 de mayo de 1545, Íñigo Ortiz de Retes intentó buscar la ruta de retorno a México, pero esta expedición fracasó sumándose a las varias que habían intentado el viaje de retorno. En esta expedición se exploraron las costas de Nueva Guinea, que había sido descubierta por Saavedra, y se bautizó a la isla con este nombre, ya que esta habitada por gente racialmente negra, lo cual les recordó Guinea en África.

Aunque la expedición tenía ordenes muy estrictas de no violar el espacio de soberanía portuguesa, la expedición de Villalobos se estableció en esta zona. Siempre buscaron la posibilidad de establecer una base para iniciar el comercio y la colonización. Al ver imposibles sus posibilidades de encontrar el tornaviaje, pactaron con los portugueses su repatriación. Al igual que en anteriores ocasiones los 143 sobrevivientes retornaron en naves portuguesas vía el Cabo de Buena Esperanza, llegaron a Lisboa en 1549.⁶⁹

En 1546, antes de concretarse el retorno, murió Ruy López de Villalobos, en la isla de Amboina, en brazos de un misionero de la Compañía de Jesús, Francisco Javier, quien posteriormente sería santificado. Eran ya tantos los fracasos en las expediciones españolas destinados a oriente que Francisco Javier escribió al padre Simón Rodríguez la siguiente carta :

"Hermano mío, Maestro Simón; dígalis al Rey nuestro señor y la Reina (de Portugal) que por descargo de sus conciencias deberán dar aviso al Emperador o a los Reyes de Castilla que no manden más armadas por la vía de Nueva España a descubrir Islas Platáreas, porque tantas cuantas fueren, todas se han de perder . . . son tan grandes las tempestades en gran manera que los navíos no tienen ninguna salvación . . . es piedad oír decir que parten muchas armadas de la Nueva España en busca de esas Islas Platáreas y que se pierden en el camino".⁷⁰

⁶⁹ García de Escalante Alvarado, uno de los sobrevivientes de la expedición escribió la relación de este gran viaje.

⁷⁰ Bernal, *op.cit.*, p.39

El fracaso de esta expedición detuvo las expediciones al Pacífico por un espacio de 20 años. Sin embargo, se habían establecido ya tres rutas para atravesar este océano:

La de Magallanes partiendo del sur de América, cruzando el Ecuador hacia las Marianas y las Filipinas.

La de Saavedra de costas mexicanas hacia Guam y las Filipinas por el paralelo 12 al norte del Ecuador.

La de Hernando de Grijalva del Perú a las Molucas.

No obstante para cerrar el circuito faltaba encontrar la ruta para regresar de Asia a costas americanas, el llamado tornaviaje, el cual parecía ser imposible de realizar.

En resumen, la ruta de regreso había sido intentada por :

- Gonzalo Gómez de Espinoza, durante la expedición de Magallanes.
- En el viaje de Loaysa.
- Alvaro de Saavedra Cerón en 1528 y nuevamente en 1529, abordo de la Florida.
- Bernardo de la Torre en 1543
- Ortiz de Retes en 1545, ambos de la expedición de Villalobos.

Cuando el Príncipe Felipe ascendió al trono de Castilla, decidió llevar a cabo la conquista de las islas que llevaban su nombre, propagar la religión católica y concretar la "formula del imperio donde el sol no se ponía jamás".⁷¹

Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta.

Durante casi 20 años estuvieron abandonadas las expediciones hispánicas a través del Pacífico, período en el cual se dedicaron a reconocer las costas americanas, de ese océano. Para mediados del siglo XVI ya habían explorado todo el litoral americano desde el estrecho de Magallanes hasta los 44 grados de latitud norte. Hasta esa latitud quedaba demostrada la inexistencia del famoso estrecho que comunicaba ambos océanos. De esta manera aumentó la posibilidad de que el estrecho se localizara al norte, ingleses, franceses y españoles incansables buscaron, sin éxito el mítológico estrecho llamado en aquella época "Anian".

En 1564 el virrey Luis de Velasco promueve una nueva expedición, aprobada por el emperador Felipe II. El emperador, deseoso de ensanchar sus dominios apoya la propuesta del virrey Velasco y escribe dos cartas con fecha 24 de septiembre de 1559, una dirigida al virrey, en la que le señala su aprobación y le ordena iniciar la construcción de los barcos.

⁷¹ Amsler, *Historia Universal de las Exploraciones*, Tomo II, p.324

La otra carta dirigida a fray Andrés de Urdaneta, quien había participado en la expedición de Loaysa, y tenía bastante experiencia en las navegaciones en el Pacífico. Urdaneta tenía una teoría que le permitiría la constitución del famoso tornaviaje: "si las corrientes de vientos cerca del Ecuador iban de este a oeste, en el norte y en el sur debía haber otras que fueran en sentido contrario. Las situaba arriba de los cuarenta grados latitud norte".⁷²

Esta tesis es planteada en España, sin embargo las circunstancias del momento hacen que Urdaneta no sea escuchado. No obstante tiempo después, a raíz de la decisión de enviar la flota el emperador solicita a fray Andrés su participación en esta empresa, quien en esos momentos se encontraba recluido en el monasterio de San Agustín de la Cd. de México.

El Padre Urdaneta accedió a participar en la expedición y el virrey le encomendó dirigir la construcción de la armada. Entre los propósitos de la expedición figuraban fines colonizadores y principalmente encontrar la ruta de regreso o tornaviaje. Se pretendía dejar un grupo de hombres armados en las islas y que uno o dos de los navíos emprendieran el camino de regreso. Como Capitán General de la Flota se nombró a Miguel López de Legazpi, caballero español nacido en Zumárraga, Guipúzcoa, quien había fungido como escribano y alcalde de la Ciudad de México.

En las costas novohispanas del Pacífico existía ya toda la infraestructura marinera para realizar una expedición de este tipo: puertos, astilleros, marineros, cosmógrafos y pilotos.⁷³ En el Archivo de Indias en Sevilla existe una carta fechada en México el 11 de septiembre de 1564, en la que se informa al rey de . . . "la armada que se había construido en el puerto de La Navidad para ir a descubrir las islas del poniente, de que con la muerte del Virrey Luis de Velasco, la audiencia mandaba desbaratar el astillero luego que partiera la armada, y de que convenía que hubiera un astillero poblado en Teguantepeque o en Acapulco".⁷⁴ La sugerencia fue aprobada y de hecho hubo astilleros y puertos, primero en Tehuantepec, Zacatlula, Huatulco, Zihuatanejo, posteriormente en Acapulco y La Navidad.

⁷² Bernal, *op. cit.*, p. 49.

⁷³ Era tan evolucionado el arte de la navegación en la Nueva España que en 1587 se publica en la Cd. de México el libro "Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno conforme a la altura de México." Este libro escrito por Diego García constituye el primer libro de navegación y arquitectura naval del mundo.

⁷⁴ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Índice de Documentos de Nueva España existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, Tomo IV.

Estos dos últimos puertos constituyeron una pieza fundamental en el establecimiento de la ruta comercial y posteriormente durante los 250 años que duró la línea comercial. Pero finalmente Acapulco, debido a su cercanía con la Cd. de México y sus condiciones geográficas lo colocan como el más importante puerto durante este período.

En junio de 1564 murió el virrey Luis de Velasco y el gobierno de la Nueva España recae en la Real Audiencia quienes dan la autorización para que la expedición zarpe de la Nueva España. El 21 de noviembre de 1564 del puerto de la Navidad, zarpa la flota a mando de Miguel López de Legazpi y como piloto Andrés de Urdaneta. La tripulación estaba conformada por mexicanos: mestizos y criollos principalmente y algunos indígenas. En total eran 150 marineros, 200 soldados a mando del maestro de campo Mateo del Saz y Martín Goiti, y cinco religiosos agustinos.

La flota estaba compuesta por cuatro naves, la nave capitana San Pedro de 500 toneladas, la almiranta San Pablo de 300, dos pataches el San Juan y el San Lucas y un pequeño bergantín. Tenían ordenes de no abrir el pliego con las instrucciones oficiales hasta que se encontraran a 100 leguas de la costa, ya que había una gran controversia sobre el destino que debía tomar la expedición. Urdaneta estaba seguro de que las islas Filipinas caían en la zona de jurisdicción portuguesa, sin embargo la Isla de Nueva Guinea no, y el se inclinaba más por dirigir la expedición a esta isla.

De hecho fray Andrés había preparado tres rutas posibles para la expedición: ir a las Filipinas, ir a Japón o ir a Nueva Guinea, su opción preferida. No obstante lo anterior, ya en altamar se abrió el pliego de instrucciones. Se indicaba tajantemente que el objetivo de la flota eran las islas Filipinas y la ruta precisa del tornaviaje.

El 1 de diciembre de 1564, en la obscuridad de la noche, una de las naves, el patache San Lucas se perdió con sus veinte tripulantes, quienes serían los protagonistas del primer tornaviaje.

En enero de 1565, las naves de Legazpi y Urdaneta llegaron a las Islas Marianas de las cuales tomaron posesión a nombre del Rey de España. El 13 de febrero había llegado a Ibabao en las islas Filipinas donde Urdaneta reconoció palabras de origen malayo. En este lugar Legazpi "dijo que en nombre de su majestad tomaba e tomó, aprehendía e aprehendió la tenencia y posesión real y actual de dicha tierra, del todo lo a ella sujeto y comarcano y en señal de verdadera posesión se paseó de un cabo a otro e cortó ramas de árboles y arrancó yerbas y tiró piedras en señal de verdadera posesión".⁷⁵

⁷⁵ Legazpi, *cit. pos.* Santiago Cruz, *La nao de la China* p.61.

Recorrieron Samar y Leyte y otras islas. En Bohol, Legazpi selló un pacto de amistad a la manera malaya con el cacique local, de nombre Sicutana.⁷⁶ Visitaron el archipiélago y el 8 de mayo de 1565 en la isla de Cebú fundaron la Villa de San Miguel, primera fundación hispánica en el archipiélago.

Capturan un enorme junco con 45 moros⁷⁷ que llevaba mercancías y objetos de China para Borneo. Urdaneta conocía bien el malayo y les sirvió de intérprete. Les informaron sobre los objetos que traían y como se comerciaban. La tripulación les mostró las cosas que traían de la Nueva España, que no les interesaron mucho, sin embargo las monedas de cuatro reales de plata, acuñadas en México, les llamaron la atención. Es el momento en el cual la plata mexicana irrumpe en el mercado oriental, donde circuló por casi 300 años.

Este contacto sirvió también para descubrir que la isla principal del archipiélago era Luzón situada al norte de donde estaban y que los mejores sitios para comerciar se encontraban en Borneo, Siam y Malaca. Todas estas informaciones fueron básicas para el establecimiento de la colonia española. En Mactán donde había muerto Magallanes, después de un breve combate, el Rajá Tupas se rindió y admitió el vasallaje del Rey de España.

El tornaviaje

Posteriormente Legazpi envió a Urdaneta en el navío San Pedro en busca de la ruta del tornaviaje, Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi nacido en México participó como Capitán, como piloto mayor fue fray Andrés de Urdaneta y Rodrigo de Espinosa como segundo piloto. Salcedo traía consigo una carta fechada en Cebú, en la cual Legazpi escribía al emperador el éxito del viaje. De esta expedición dependía el futuro del incipiente enclave español en Asia y de la ruta comercial objeto de este estudio.

Partieron de la isla de Cebú el 1 de junio de 1565, dándose inicio una de las más grandes proezas en la historia de la navegación, salieron al Océano Pacífico por el estrecho de San Bernardino⁷⁸ y pusieron su dirección rumbo al nordeste, hasta alcanzar los 44 grados, la latitud de Japón.

Después de una larga travesía de 130 días aproximadamente, el 26 de septiembre de 1565 avistaron las Costas de California. En el Diario de Espinosa se registra: "Lunes cuando amaneció a primero de octubre, año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo de 1565, amanecemos sobre el Puerto de La Navidad y a esta hora mire a mi carta y vide que había andado 1892 leguas,

⁷⁶ A la manera malaya consistía en juntar la sangre de los dos caciques en una copa de vino y beberla.

⁷⁷ Moro en aquella época y región se llamaba a los malayos de religión musulmana

⁷⁸ Llamado luego Embocadero de Acapulco y hoy Estrecho de San Bernardino otra vez.

desde el puerto de Cebú hasta el Puerto de La Navidad. Y a esta hora me fui al Capitán y le dijo que a dónde mandaba que llevase el navío y él me mandó que lo llevase al Puerto de Acapulco y obedecí a su mando, aunque en la nao al presente no había más que 18 hombres que pudieran trabajar porque los demás estaban enfermos y otros 16 se nos murieron. Llegamos a este puerto de Acapulco, lunes 8 de este presente mes de octubre".⁷⁹

El 8 de octubre de 1565 la nave atracó en el Puerto de Acapulco completando la navegación, estableciendo el tornaviaje e inaugurando la ruta comercial que uniría Asia con México por espacio de más de 250 años.

La ruta a lo largo del paralelo 42 aprovechaba la corriente del Kuro Shivo y evitaba la zona del alisio. Con el triunfo de esta expedición quedaba abierta la ruta del Pacífico para España y México. Urdaneta había descubierto y establecido la ruta de regreso y con ello se cerraba el círculo en el Pacífico.

Existe un documento impreso en 1566 en el cual se narra el viaje de Urdaneta, en esta carta se habla del "Venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho", por primera vez el gentilicio mexicano es utilizado para calificar un acontecimiento de tal envergadura. La empresa de Legazpi y Urdaneta se le califica desde el siglo XVI como una empresa "Mexicana" distinguiendo entre español y mexicano. Más adelante en la misma carta se menciona "ello es cosa grande y de mucha importancia: los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que ellos serán el corazón del mundo."⁸⁰

Alonso de Arellano.

El 1 de diciembre de 1564 el patache San Lucas se separó del resto de la armada capitaneada por Legazpi. De acuerdo al diario de navegación escrito por el piloto Lope Martín, el 6 de enero de 1565 llegaron a un grupo de islas que se cree son las Marianas. Continuaron la navegación y arribaron a las Filipinas el día 8 de enero, recorrieron algunas de las islas y el 29 de enero llegaron a Mindanao. En la relación del viaje se narra que recorrieron la zona en busca de la armada de Legazpi, sin obtener éxito alguno. Ante las presiones y el descontento de la tripulación, decidieron buscar el regreso a la Nueva España.

⁷⁹ Espinoza, *cit. pos.*, Santiago Cruz *La nao ...*, p. 67.

⁸⁰ *vid. infra*, Apéndice, documento No.5.

Cabe señalar que la tripulación, compuesta por tan sólo 20 hombres no contaba más que con una rudimentaria carta de navegación, un astrolabio y muy escasas provisiones. El 27 de abril de 1565 partieron en busca de las costas novohispanas. Navegaron con rumbo norte, llegando hasta los 43° latitud norte, la tripulación sufrió todas las penalidades producto del hambre, las enfermedades, el frío y el temor permanente.

Es interesante destacar la mexicanidad de la tripulación, quiénes ante el temor se encomendaban a "nuestra Señora de la Consolación de Guadalupe de México, la cual traíamos siempre por nuestra abogada...". El 16 de julio dieron con las costas novohispanas "... cuando las tormentas, los sufrimientos, las enfermedades condenaban a los marinos a la muerte, surgió la idea de llevar el trinquete de la nave, la última de las velas que les quedaba a la casa de Guadalupe de México en acción de gracias por haber salvado sus vidas de tantos y continuos peligros".⁸¹

Llegaron a La Navidad el 9 de agosto de 1565 habiendo completado por primera vez el tornaviaje, dos meses antes del arribo de Andrés de Urdaneta. El hecho constituye una proeza, aún más si se contempla que fue realizada en una nave de muy pequeñas dimensiones con una escasa e inexperta tripulación.

Esta fue la primera navegación transpacífica de oeste a este, sin embargo, al no haber descrito la ruta y llegado por casualidad, el mérito de descubridor de esta, se le da a Andrés de Urdaneta. Los navegantes Legazpi y Urdaneta, constituyen los herederos y ejecutores del deseo colombino de llegar al oriente navegando por occidente. Después de más de 50 años de expediciones, quedaba abierta para España, y por consiguiente a sus colonias con costas en el Pacífico, la navegación transpacífica.

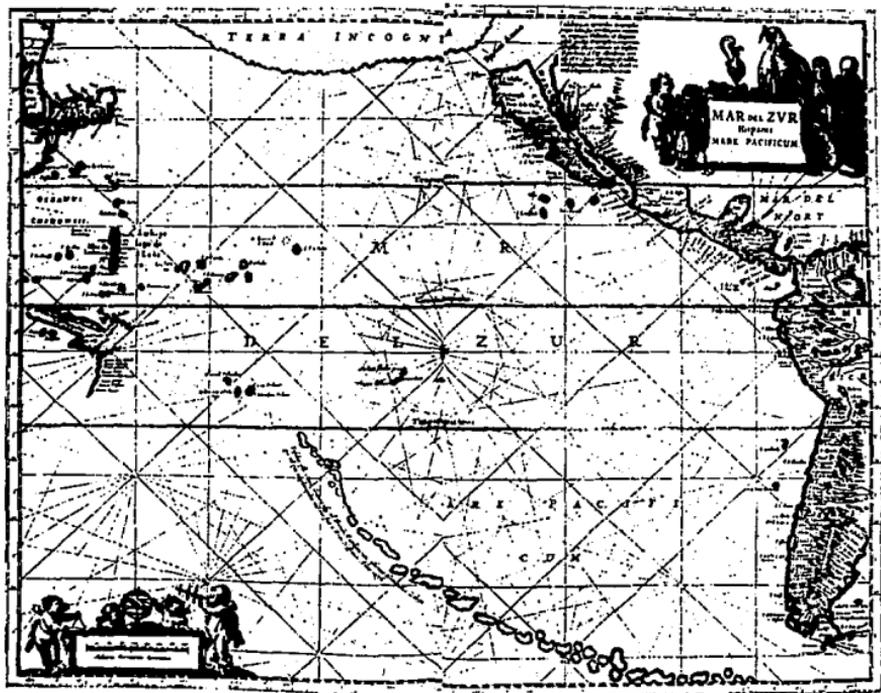
En este capítulo se ha narrado la hazaña de grandes y tenaces hombres que en un afán de aventura y en pos de la riqueza se lanzaron a surcar los mares, ellos fueron los artífices de la línea comercial que nos ocupa y gracias a ellos se pudo establecer.

Este descubrimiento se podría considerar como el último de los grandes descubrimientos españoles y las Filipinas se constituyen como el "auténtico fin del mundo de la expansión occidental cristiana por el Atlántico".⁸²

Todas las rutas de la época terminan en sus puertos, concretamente en Manila, principal puerto de la colonia, y el camino de regreso será el mismo. Con esta serie de descubrimientos la idea del "Imperio donde nunca se oculta el sol" se concretiza y el comercio asiático se torna realidad (ver mapa 5).

⁸¹ Santiago Cruz, *La nao de ...* p. 59

⁸² Chaunu Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*, p.25



MAPA No. 5

Mar Pacífico Español

Fuente: Valdés Lakowsky Vera, *De las minas al mar.*

**PORQUE SIENDO DE UNA CORONA LOS REYNOS DE CASTILLA Y DE LAS INDIAS
LAS LEYES Y ORDEN DE GOBIERNO DE LOS UNOS Y DE LOS OTROS
DEBEN SER LO MAS SEMEJANTES Y CONFORMES. . .**

Recopilación de las Leyes de Indias.

2. SITUACION JURIDICO-ECONOMICA DEL IMPERIO ESPAÑOL ENTORNO AL COMERCIO TRANSPACIFICO.

2.1. Instituciones político-administrativas del Imperio Español que influyeron en el comercio transpacífico.

Con el descubrimiento de América fue necesario crear instituciones que rigieran la vida política y administraran las colonias. Originalmente éstas se establecieron a imagen de las existentes en la península. Se impuso la idea de que las leyes e instituciones españolas fueran transplantadas íntegramente al nuevo continente.

De hecho en la ley 13 de la Recopilación de Leyes de Indias, se dice lo siguiente: "Porque siendo de una Corona los Reynos de Castilla y de las Indias las leyes y orden de gobierno de los unos y de los otros deben ser lo más semejantes y conformes que ser pueda, los de nuestro Consejo en las leyes y establecimientos que para aquellos estados ordenaren procuren reducir la forma y manera del gobierno dellos al estilo y orden con que son regidos y gobernados los Reynos de Castilla y León, en cuanto hubiere lugar, y permitiere la diversidad y diferencia de las tierras y naciones".¹

Sin embargo debido a las particularidades de cada región colonizada fue necesario establecer nuevas instituciones y adaptar las ya existentes a las necesidades locales siempre garantizando los privilegios de la metrópoli.

Al descubrirse el archipiélago filipino y luego la ruta de retorno en 1565, comienza la conquista de este territorio, el cual se constituiría en la más lejana colonia del imperio español y por lo mismo la más tardía en dominarse. La colonización de Filipinas tiene como ejemplo lo sucedido en el Nuevo Mundo y en ella se aplican las técnicas de colonización más depuradas que las utilizadas en América. De igual modo las instituciones políticas creadas para el imperio español en América serán trasladadas a la colonia asiática, donde se adaptarán a las circunstancias locales.

En Filipinas la base de la economía será el comercio transpacífico por medio del galeón o nao de Manila, el cual estará regulado desde España por algunas instituciones, otras más dictarán sus disposiciones desde México y finalmente de forma directa las autoridades en el archipiélago también influirán en el desarrollo de este comercio.

¹ Recopilación de Leyes de Indias, cit. pos. Konezke Richard, *América Latina II La época colonial*, p.104.

2.1.1. Instituciones políticas.

Las obligaciones del imperio español con las colonias motivó la creación de nuevas instituciones centrales para administrar y gobernar los amplios territorios conquistados. La administración de los territorios se organizó teniendo en la cúpula al emperador quien tenía el poder absoluto, inmediatamente abajo de él una serie de instituciones cuya sede por lo general se localizó en Sevilla, ciudad desde la cual se gobernaría el vasto imperio.

Las instituciones políticas del imperio español distinguen dos etapas muy diferenciadas entre sí: el gobierno de los Habsburgos que comprende el período de 1521 a 1700 y el gobierno de los Borbones de 1700 a 1821.²

Bajo el Gobierno de los Habsburgos las instituciones políticas estaban organizadas de acuerdo al siguiente esquema:

1. Instituciones metropolitanas.

El Rey.

La Casa de la Contratación.

El Real y Supremo Consejo de las Indias.

2. Instituciones virreinales.

a) Centrales:

El Virrey.

Las Audiencias.

Consulados.

b) Regionales:

Gobernadores.

Alcaldes Mayores y Corregidores

Ayuntamientos.³

² *vid. Infra*, Apéndice, documento No.6

³ Bravo Ugarte José, *Las Instituciones Políticas de la Nueva España*, pp. 6-7.

Bajo el gobierno de los Borbones (1700-1821), la administración se simplificó y quedó constituida de la siguiente manera:

1. **Metropolitanas**
 - El Rey.
 - Secretaría del Despacho Universal.

2. **Virreinales**
 - a) **Centrales:**
 - El Virrey.
 - La Acordada
 - El Ejército
 - b) **Regionales:**
 - Comandantes de Provincias Internas.
 - Intendentes, Delegados y Subdelegados.

No obstante el esquema antes mencionado, es importante destacar que en el sistema político prevaeciente en el imperio español observa en cada caso diferentes soluciones políticas, siempre sujetas a un continuo cambio, por la lejanía y el desconocimiento de los problemas de las tierras dominadas.

De hecho esta situación, posibilita la flexibilidad de las instituciones de gobierno en las colonias, y además dificulta la distinción de la jerarquía de las diferentes autoridades. En caso de Filipinas, la más lejana colonia del imperio todos estos problemas se vieron ampliados.

Es necesario tener en cuenta los puntos antes señalados e integrarlos al momento histórico para poder comprender las numerosas imprecisiones surgidas en la administración colonial, ya que en muchos casos el régimen de gobierno establecido en las Indias fue falto de uniformidad.

De toda esta estructura, para efectos de esta tesis explicaremos algunas de estas instituciones que tuvieron directa relación con la regulación del comercio transpacífico

2.1.1.1. El Consejo Real y Supremo de las Indias.

El Consejo tiene su origen en el Consejo Real de Castilla estructurado en 1480 como órgano central de gobierno de los reinos y señoríos de la corona castellana. Más tarde con el descubrimiento del Nuevo Mundo, algunos miembros de este Consejo se comenzaron a ocupar de los asuntos americanos, a quienes a partir de 1517 se les llamó "Consejo de Indias".

El 1 de agosto de 1524, fue formalmente creado el Consejo Real y Supremo de Indias como el órgano supremo del Soberano para el gobierno de América, con tres ramos: legislación, administración y justicia. "Como cuerpo legislativo, expedía Ordenanzas, Provisiones y Reales Cédulas. En cuanto a lo administrativo le correspondía velar por . . . la fundación de Audiencias, Obispos, Conventos, Consulados, Universidades, el Comercio y la Real Hacienda, la defensa militar de las costas, el nombramiento de funcionarios de alta categoría - Virreyes, Gobernadores, Obispos, Oidores".⁴

Como Tribunal Supremo se encargaba de los juicios más graves civiles y penales de los territorios de ultramar, por lo general como última instancia. La sede del Consejo se estableció en Madrid.

El número de miembros del Consejo varió en el transcurso del tiempo, desde los cuatro originales, llegando hasta 29, los nombraba el rey y por lo general eran personas que habían ocupado puestos en las Audiencias de América y Filipinas.

La importancia del Consejo fue en aumento, en 1597 se creó la Junta de Guerra de Indias, encargada de la planeación de las medidas defensivas de los territorios españoles. Ante la proliferación de los ataques piratas y el casi permanente conflicto anglo-español, las funciones de esta Junta aumentaron. En el caso de Filipinas, la ciudad de Manila fue invadida por los ingleses en 1762 y el galeón fue atacado y apresado por corsarios más de una vez, esto motivó que la Junta creara toda una serie de líneas y planes defensivos.

En 1644 se creó al interior del Consejo, la Cámara de Indias, que era el órgano encargado de proponer personas para ocupar los cargos públicos y eclesiásticos en las colonias. Los funcionarios de la administración hispánica en Filipinas eran nombrados por esta Cámara, pero dada la lejanía de las islas, estos tardaban en llegar a ocupar su puesto incluso hasta años, hubo casos en que fallecieron en el camino al archipiélago.

Del estudio de las actas del Consejo de Indias se puede desprender que éste "trabajó con seriedad y objetividad y que procuró ajustarse a firmes normas jurídicas y éticas".⁵ Con las

⁴ Bravo Ugarte José, *op. cit.*, p. 14.

⁵ Korietzke, *op. cit.* p. 109.

reformas borbónicas se creó la figura de Secretario del Consejo de Estado, que era quien asesoraba directamente al emperador, el Consejo de Indias fue perdiendo importancia paulatinamente, hasta que en 1812 con la Constitución de Cádiz desapareció.

2.1.1.2. La Casa de Contratación.

La Casa de Contratación fue creada por cédula real de Isabel La Católica en 1503, como la primera institución política comisionada del gobierno para cuestiones administrativas de las tierras recién descubiertas. Su sede se estableció en la ciudad de Sevilla, hasta que en 1717 fue trasladada a Cádiz.

Esta institución se encargaba de todo lo relacionado al comercio con las Indias, incluido el lejano comercio transpacífico, los problemas de índole mercantil, las exploraciones geográficas, la jurisdicción criminal sobre los barcos y navíos hispanos, la emigración de españoles peninsulares a las colonias, además de asegurar los ingresos de la corona por los anteriores conceptos.

Estaba conformada en un inicio por un tesorero, un contador y un factor, con el paso de los años fue aumentando su personal hasta constituirse en una inmensa masa burocrática.⁶ En 1596 obtuvo la categoría de Real Audiencia.

Respecto al comercio ejerció un aferrado monopolio que perjudicó el cabal desarrollo de las colonias, provocando alzas en los precios de los productos y motivando la creciente actividad contrabandística. En 1790 durante el reinado de Carlos IV fue suprimida, como parte de las reformas borbónicas.

2.1.2. Instituciones regionales ubicadas en la Nueva España.

Con el establecimiento de los primeros astilleros en las costas del Pacífico novohispano y las subsecuentes expediciones que partieron de ahí, se comenzó a vislumbrar la influencia que tendría esta ventaja geográfica en el desarrollo de la colonia. El hecho de ser el punto intermedio entre la metrópoli y su territorio más alejado: Filipinas, motivó que la Nueva España se constituyera en el centro del Imperio. Las comunicaciones, el comercio, la economía, la cultura y la sociedad se vieron beneficiadas por el influjo de gentes, costumbres y cosas de oriente y occidente.

⁶ En 1687 tenía más de 110 empleados.

Ya Bernardo de Balbuena señaló en su famoso poema "Grandeza Mexicana" como ya en esa época se tenía la noción de que México era el centro del imperio y poco a poco se constituía en centro del mundo⁷:

De España lo mejor, de Filipinas
la nata, de Macon lo más precioso
de ambas Javas riquezas peregrinas; . . .

y continúa más adelante . . .

de la gran China seda de colores,
piedra bezar de los incultos Andes,
de Roma estampas, de Milán primores, . . .

y termina . . .

al fin del mundo lo mejor, la nata
de cuanto se conoce y se practica,
aquí se bulle, vende y se barata.⁸

La sociedad novohispana se vio favorecida por esta privilegiada posición geográfica, influencia que llegó a casi todos los ámbitos de su vida social, política, económica y cultural.

Para los monarcas españoles, la Nueva España constituía una parte integrante del reino, como lo podría haber sido Canarias o Galicia y por lo tanto era necesario trasladar y establecer las instituciones de la metrópoli. De este modo se fueron formando las instituciones y la administración novohispana a imagen de la peninsular. Concretamente fueron Carlos I y Felipe II los reyes que fomentaron esta traslación.

Del mismo modo, la relación entre México y Filipinas y la metrópoli implicó la formulación de toda una estructura administrativa, instituciones políticas y comerciales se tuvieron que crear y las existentes adaptar para permitir la relación de esta dos colonias. Las comunicaciones terrestres y marítimas se acondicionaron para poder realizar el intercambio y los sectores de producción de ambas zonas dirigieron buena parte de ésta al comercio transpacífico.

⁷ Poema escrito en 1603 y referido a la Ciudad de México, Capital de la Nueva España, concretamente en su capítulo III "caballos, calles, trato cumplimiento" entusiasmó a Balbuena el hecho de que México fuera un centro comercial de alcances impresionantes, cita de manera amplia los productos que llegaban aquí y los lugares de dónde provenían.

⁸ Balbuena Bernardo, *Grandeza Mexicana*.

2.1.2.1. El Virreinato

La idea que motiva la creación de la institución denominada "virreinato" y su agente "el virrey" surge de la necesidad de contar con una autoridad, en una amplia región que el monarca no podía controlar principalmente por su lejanía. Esta zona requería de un funcionario que tuviese la autoridad y el poder de disponer y gobernar. Esta persona, "el virrey" era nombrado por el emperador constituyéndose en la máxima autoridad del virreinato.

La figura de "virrey" tenía cinco atribuciones: gobernador (administrador de la provincia capital), capitán general (defensa, mando militar supremo), presidente de la audiencia (poder judicial, organización y superintendencia de la judicatura), superintendente de la real hacienda (administración del erario público) y vicepatrono de la Iglesia (proponer autoridades eclesiásticas). Respecto al país en general le incumbía la supervisión de los servicios administrativos de las gobernaciones, provincias y capitanías generales que conformaban el virreinato, en este caso Nueva España, virreinato y Filipinas, capitanía general. Los virreyes y su corte, constituían la representación del emperador y su figura contribuía a mantener las convicciones monárquicas en el Nuevo Mundo.

Al ser nombrado un nuevo virrey los representantes de la monarquía le otorgaban "las disposiciones, ordenes o instrucciones" que debía seguir en la administración de la colonia. De igual modo el virrey al dejar el cargo tenía el encargo de hacer un informe y una relación de los hechos sucedidos durante su mandato, así como dándole consejos a su sucesor en materia de aquellos asuntos claves para la administración del virreinato, estos documentos se conocieron como relaciones, memorias, advertimientos o informes generales.

El Virreinato de la Nueva España

En el caso de la Nueva España, tras la caída de la ciudad de Tenochtitlan en manos de las fuerzas españolas, Hernán Cortés asume el poder del territorio recién conquistado, con los títulos de Gobernador y Capitán General. Durante sus ausencias el poder recayó en varios de sus allegados. En 1528 se funda la Primera Audiencia, que tuvo una duración de dos años. En 1530 se establece la Segunda Audiencia, sin embargo era necesario crear un gobierno unipersonal, no colegiado, ya que la audiencia al estar conformada por varios individuos no había funcionado correctamente ya que existían rencillas entre los miembros.

En el año de 1535, el emperador Carlos I⁹ decide implantar la figura del Virreinato en las tierras americanas. En una carta escrita en Barcelona el emperador dicta lo siguiente:

⁹ Carlos V de Alemania, que reinó de 1516 a 1556.

... viendo ser cumplidero a nuestro servicio, bien y ennoblecimiento de la providencia de la Nueva España y provincias de ella, hemos acordado nombrar persona que en nuestro nombre y como nuestro Visorrey la gobierne y haga y provea todas las cosas concernientes al servicio de Dios Nuestro Señor y aumento de Nuestra Santa Fe Católica y a la instrucción y conversión de los indios . . . y así mismo haga y provea las cosas que convengan a la sustentación y perpetuidad de la población y ennoblecimiento de dicha Nueva España".¹⁰

Poco a poco el Virreinato de la Nueva España va tomando forma, al constituirse la Ciudad de México como centro de expansión hacia el norte, sur y oeste. Santo Domingo y La Habana, bases de la colonización de la América continental pierden importancia y México se va convirtiendo en centro del Virreinato. Hecho que se refuerza al encontrarse las ricas vetas de oro y plata en el altiplano mexicano.

La dirección de la empresa de colonización e incorporación de las Filipinas al Imperio Español se encomienda al Virrey de la Nueva España quien promociona las expediciones al Pacífico, y colabora con su apoyo al descubrimiento de las rutas transpacíficas desde costas mexicanas. De este modo el archipiélago queda vinculado al Virreinato de la Nueva España.

Desde ese momento gran parte de las políticas aplicadas en las islas Filipinas son generadas por el virrey desde México. El Virreinato será la institución política que regirá el archipiélago filipino durante casi 250 años y que lo incorpora a la corona española.¹¹

En las instrucciones que el emperador le dio a cada Virrey de la Nueva España al nombrarlo, se incluía un apartado sobre la política que tendría que llevar y las medidas que debía aplicar tanto en la administración de las islas, como respecto al tráfico asiático. En estos documentos se hace patente la importancia que tanto el monarca como el virrey, otorgaban a Filipinas y al comercio transpacífico.¹² Respecto al comercio, el virrey de la Nueva España en las instrucciones que se le daban al tomar su cargo se ponía demasiado énfasis en el mantenimiento y vigilancia del correcto funcionamiento de la ruta comercial.¹³

Además es importante señalar que en el caso de los virreinos de la Nueva España y del Perú, los virreyes eran las autoridades rectoras de las funciones gubernativas y militares, y simultáneamente eran presidentes de las audiencias de México y Lima, respectivamente.

¹⁰ Carlos I, *cit. pos.* de la Torre Villar, Ernesto, *Instrucciones y memorias de los Virreyes Novohispanos*, Tomo I, p. XXXI-XXXII

¹¹ *vid. infra*, Apéndice, documento No.7

¹² *Ibidem*.

¹³ *vid. infra*, Apéndice, documento No.8

A finales del siglo XVI, el Virreinato ya se ha configurado, su centro es la Ciudad de México, se extiende hacia el oeste hasta Cuba y Yucatán, hacia el sur hasta las misiones de Costa Rica, al norte hasta el actual estado de Kansas, a donde llegaron las expediciones de Juan de Oñate en 1598, y hacia el oeste las Filipinas, quienes son incorporadas al virreinato, como su más lejano territorio (ver mapa 6).

El hecho que motiva que el archipiélago sea incorporado al Virreinato de la Nueva España es su situación geográfica, ya que el territorio español más cercano es México. Desde este momento la relación de la colonia (Filipinas) con la tejana metrópoli se realizará a través de la Nueva España. Políticamente dependerán de las disposiciones y ordenes que se dicten en la ciudad de México.

El archipiélago de las Filipinas, es el único lugar de Asia en el cual los españoles emprenden una colonización similar a la llevada a cabo en América. Sin embargo con la particularidad de que serán la única colonia española en no tener contacto directo con España.

Las Filipinas estaban gobernadas por las autoridades metropolitanas radicadas en Madrid y Sevilla, por las instituciones virreinales cuya sede era la ciudad de México y por las regionales ubicadas en Manila.

2.1.2.2. La Real Hacienda.

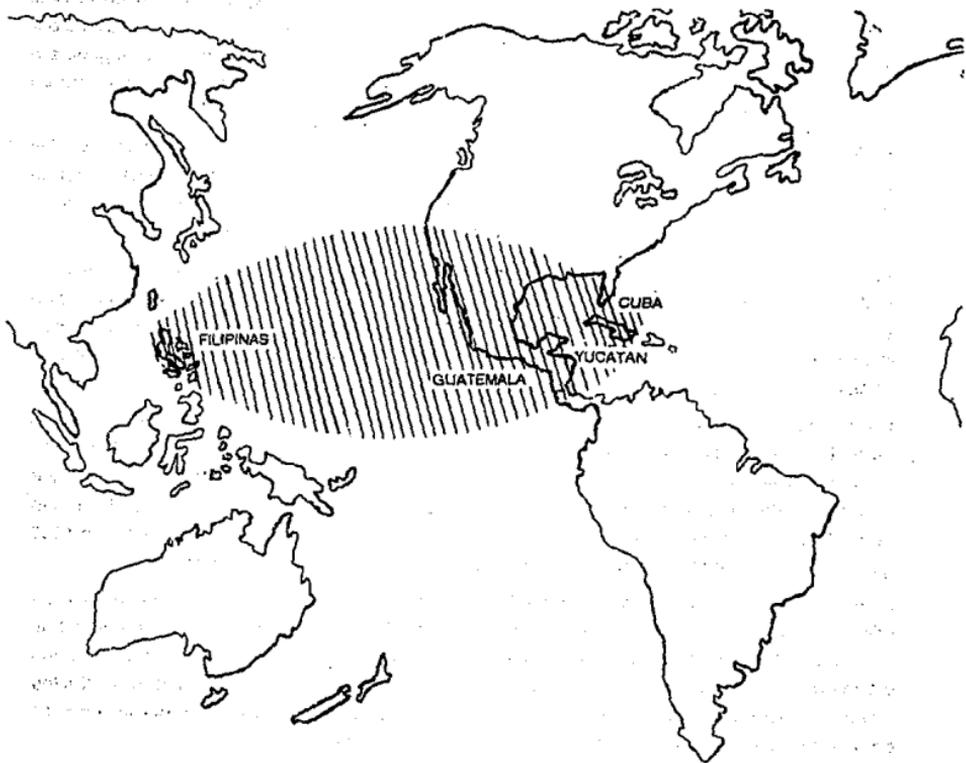
La Real Hacienda era la institución encargada de la recolección de los ingresos en el imperio. Su organización era relativamente más sencilla que el resto de las instituciones que regían a las colonias. Los encargados de la Hacienda eran los llamados "oficiales reales de hacienda", que originalmente eran cuatro en cada colonia: tesorero, contralor, administrador e inspector.¹⁴

El tesorero estaba encargado de la custodia de lo recaudado, el contralor de llevar la contabilidad de la caja, el administrador realizaba las compras para las autoridades y atendía todas las transacciones realizadas con dinero del erario público, y el inspector vigilaba los intereses de la corona en minas y casa de moneda.

Con el tiempo los cargos de administrador e inspector desaparecieron, en tanto que los puestos de tesorero y contralor siempre existieron en las capitales provinciales en la mayoría de los puertos donde se llevaba a cabo las principales actividades comerciales. En Manila existieron estos puestos, en tanto que en Acapulco, con la llegada del galeón, se trasladaban los funcionarios desde la ciudad de México cuando se celebraba la feria comercial

¹⁴ Conocidos también como tesorero, contador, factor y veedor.

EXTENSION APROXIMADA DEL VIRREINATO DE LA NUEVA ESPAÑA



MAPA No. 6
Virreinato de la Nueva España.

Existían una serie de disposiciones reales que indicaban la manera en que debían realizarse los registros y cuentas de la hacienda, y para garantizar la legalidad de cada depósito en las cajas reales era necesaria la presencia de los oficiales de la Real Hacienda. Sin embargo dada la amplitud del imperio, los sistemas de contabilidad empleados variaron significativamente de región en región.

Los reglamentos disponían medidas muy severas para el personal que laboraba en la Real Hacienda, quienes no podían ausentarse de la ciudad en la cual ejercían su función, ni participar en operaciones comerciales en algunos sectores tales como minería, navegación, ingenios o pesca de perlas. También tenían prohibido casarse con familiares, hasta en cuarto grado de otros funcionarios relacionados con la tesorería.

En las provincias se estableció una "Junta superior de la real hacienda" en la cual se trataban los problemas que afectaban el correcto funcionamiento de la hacienda. En esta junta participaban el virrey o gobernador (según el caso), los oficiales reales, el juez principal y el fiscal de la audiencia. Las decisiones se tomaban por mayoría y se enviaba un reporte al emperador.

Para regular el correcto funcionamiento de la Real Hacienda, se llevaban a cabo auditorías, sin embargo estas no siempre fueron honestas y no eran muy constantes. La Casa de Contratación era la institución encargada de realizarlas. A finales de cada año los oficiales de la real hacienda debían hacer un informe el cual era enviado a la Casa de Contratación y al Consejo de Indias, en este se debía especificar los ingresos por rubro y su destino.

En 1605 se crearon los tribunales de contabilidad, que fueron tres, uno en Lima, el otro en Santa Fe de Bogotá y el tercero en México, este último tenía jurisdicción sobre las islas Filipinas. Los tribunales eran independientes de cualquier autoridad local y tenían la autoridad de realizar auditorías en las cuentas públicas, sus decisiones eran inapelables. Al estar tan alejado el territorio de las Filipinas, pocas veces se podían realizar auditorías, por este motivo se permitió en 1653 que la Audiencia de Manila llevara a cabo las auditorías y enviara los resultados a México.

La Real Hacienda jugó un papel importantísimo en el comercio transpacífico, ya que la principal utilidad que obtenía el imperio de las islas eran los impuestos al comercio. Se cobraban derechos a los productos que llegaban de otras partes de Asia a Manila, a los que salían a Nueva España y a los que venían de este país. Además por aportar y anclar en el puerto, ciertos productos tenían impuestos especiales. La Hacienda de Manila tenía una actividad constante que la convertía en una de las más importantes del imperio colonial español.¹⁵

15 *vid. infra*. Capítulo 3, punto 3.1.4. Los impuestos.

2.1.2.3. El Consulado.

Los consulados fueron instituciones de carácter comercial, cuya finalidad era establecer las normas del comercio local e intervenir en las controversias mercantiles. Su origen se remonta al medioevo y en el caso de España se establecieron para la rápida resolución de los conflictos mercantiles, los primeros fueron el de Barcelona (1212) y el de Valencia (1283).

El Consulado de México.

Como otras instituciones esta también resultó necesario trasladarla al Nuevo Mundo. En 1592 se dicta una real cédula, en la que se autoriza la creación de un consulado en México.¹⁶ En 1603 comienza a funcionar con el nombre de "Universidad de los mercaderes de esta Ciudad de México y Nueva España y sus provincias del Nuevo Reino de Galicia, Yucatán y Soconusco y de los que tratan en los Reinos de Castilla y Perú, Islas Filipinas y China".

El Consulado de México se alojó en un edificio de los que circundan la Plaza de Santo Domingo en la Ciudad de México.¹⁷ En el Consulado, los comerciantes exportadores asentados en la capital del virreinato establecieron las bases de las negociaciones mercantiles, se estableció el intercambio de productos de demanda externa como plata y colorantes a cambio de medios de producción y artículos básicos

El Consulado de México tenía jurisdicción sobre toda la Nueva España y su comercio exterior, en este sentido el comercio transpacífico estaba incluido y sus controversias se dirimían en el consulado de México, hasta que fueron creados otros consulados, el de Guadalajara y el de Manila, los cuales también tuvieron injerencia sobre este comercio.

Los comerciantes de la Ciudad de México señalaban 30 electores que eran quienes constituían el Consulado. Sus funciones incluían vigilar "el contrabando entre mercader y mercader, compañías y factores,¹⁸ vigilaban la llegada de las flotas y galeones a Veracruz y del galeón de Manila a Acapulco; controlaban las importaciones y exportaciones; y fijaban el pago de los derechos de venida y de ida".¹⁹

¹⁶ Guía del Archivo Histórico de Hacienda, 1592, ramo consulado.

¹⁷ Después edificio de la Real Aduana y hoy oficinas la Secretaría de Educación Pública.

¹⁸ Factores de las ventas, cambios, seguros marítimos y terrestres, cuentas, pagos y todas aquellas operaciones tocantes al trato y comercio de mercaderías y anexos.

¹⁹ Guice C. Norma, *The Consulado in New Spain*. p.32

"El Consulado se mantenía con el producto de un derecho de avería del dos al millar sobre todos los efectos del comercio exterior".²⁰ Con sus ingresos el Consulado contribuía a la construcción de obras de beneficencia y obras públicas, entre las que sobre sale el camino México-Veracruz vía Orizaba.²¹

El consulado apoyaba al igual que enfrentaba a las autoridades virreinales, de acuerdo fundamentalmente con un principio equivalente a todos los comerciantes: la buena marcha de sus negocios e intereses y el respeto a la autonomía absoluta y plena de su institucionalidad.²²

Otros Consulados en la Nueva España.

Al interior del país se establecieron los de Guadalajara y Veracruz en 1795 y el de Puebla en 1821. El de Guadalajara tenía jurisdicción sobre la Nueva Galicia al cual pertenecía el puerto de San Blas lugar donde aportó el galeón en sus últimos viajes.

Llegaron a existir controversias sobre la jurisdicción del Consulado de México y el de Guadalajara sobre el comercio transpacífico, ya que de llegar la nao a San Blas correspondía al Consulado de Guadalajara atender los asuntos del galeón; y el Consulado de México protestaba y sucedía lo contrario si el galeón llegaba a Acapulco.

Existe en el Archivo Histórico de Hacienda un expediente de 1815 en el cual se expone esta controversia y en ese momento el conflicto era si "el Consulado de Guadalajara debe cobrar el uno por ciento de los caudales que los compromisarios de la nao de Filipinas Rey Fernando."²³

2.1.3. Instituciones ubicadas en Filipinas.

Al archipiélago, al igual que el resto de las colonias españolas, se trasladaron una serie de instituciones para su administración. Estas fueron directamente responsables de regular el comercio transpacífico y las actividades comerciales, portuarias y de navegación de la ciudad de Manila y del archipiélago en general. Las instituciones ubicadas en Filipinas tenían jurisdicción sobre las islas Marianas, Guam, Carolinas y Palaos, aunque estas dos últimas nunca fueron colonizadas (ver mapa 7).

²⁰ *Ibidem.*

²¹ Llamado "camino de María Luisa" en honor a la Reina María Luisa, esposa de Carlos IV.

²² Yuste, Carmen. *Comerciantes Mexicanos en el Siglo XVIII*, p. 13.

²³ *Guía del Archivo Histórico de Hacienda, Ramo Consulados, avería, 1815, Leg 394-2 (5 fojas).*



MAPA No. 7
Mapa de las Iles Filipinas, siglo XVII.
Fuente: Chesnoff Richard, *Philippines*.

2.1.3.1. La Audiencia.

La estructura político-administrativa en las colonias del imperio español se puede catalogar como un "sistema mixto", en el cual la autoridad ejecutiva recae en el Gobernador General y el Virrey, sin embargo existía un cuerpo colegiado de magistrados al cual funcionaba como contrapeso al poder ejecutivo quien tenía la obligación de consultarle los asuntos y solicitarle su opinión. A su vez este cuerpo controlaba jurídicamente y fiscalizaba al Gobernador. Este grupo de magistrados recibía el nombre de Real Audiencia, que servía como medio de controlar al gobierno y evitar abusos de las autoridades.

Las audiencias del virreinato fueron creadas a imagen de las Reales Audiencias y cancellerías existentes en la península, su función era principalmente de índole judicial, tanto en lo civil como en lo criminal, generalmente se componía de un presidente, oidores, alcaldes del crimen, un fiscal de lo criminal y otro de lo civil.

En el Virreinato de la Nueva España, el Virrey era el presidente de la audiencia de México, sin embargo existían otras audiencias "subordinadas", cuyos distritos caían en el ámbito del gobierno del virreinato, este es el caso de la audiencia de Manila.

Esta institución tuvo mucha influencia en la aplicación de las leyes y verificación de las disposiciones reales respecto al comercio transpacífico, ya que los acuerdos acordados en las sesiones de la audiencia tenían como "autos acordados" fuerza de ley.

Los oidores.

El funcionario llamado "oidor" surge como el sujeto encargado de oír las sentencias de los jueces y después resolver en nombre y representación del monarca las apelaciones y amparos en dichos casos. Es decir se constituyen en los "administradores de la justicia real".

Los oidores eran el grupo de magistrados que formaban la Real Audiencia, compartían el poder superior, en el caso de Filipinas con el Gobernador. Los oidores constituían además el Real Acuerdo, el cual tenía la facultad de anular decretos del Gobernador y podía dirigirse directamente a la corte y el monarca para denunciar cualquier irregularidad en la administración del ejecutivo. El Gobernador tenía la obligación de consultar a los oidores en los casos más trascendentes e importantes.

Como miembros de los tribunales tenían jurisdicción regia es decir que los asuntos jurídicos más delicados no tenían que enviarse a la metrópoli para ser solucionados, desempeñaban el papel de representantes directos y personales del soberano en estas tierras.

En el caso del comercio transpacífico, los oidores de la Audiencia de Manila eran, junto con el gobernador, las autoridades con mayor poder en Filipinas, podían detener o adelantar la salida de una nave, tenían poder sobre las mercancías, los impuestos, los pasajeros y casi en su totalidad sobre todo el Galeón en Filipinas, ya que en Acapulco la autoridad máxima la representaba el Virrey.

La Audiencia de Manila.

En el virreinato se establecieron cinco audiencias: Santo Domingo, México, Guatemala, Guadalajara y Manila, esta se fundó en 1583, y fue la última dependiente de la Nueva España, en crearse.

El primer presidente de la Audiencia de Manila es el doctor Santiago de Vera, quien en 1583 recibe el nombramiento de gobernador y capitán general de todo su distrito, es decir el archipiélago.

Durante su administración tiene tantos conflictos con los oidores que en 1589 manda suprimir la Audiencia para que no interfiera con su administración. Pero en 1595 por órdenes reales se restablece la Audiencia y se reitera al Gobernador (en ese momento Francisco Tello) su título de presidente de la Audiencia.

Desde ese momento el Gobernador en compañía de los oidores de la Real Audiencia serán los encargados de regir sobre la colonia y disponer todos los asuntos relativos al comercio y las actividades comerciales en estas islas.

2.1.3.2. El Gobernador.

En el caso de las Filipinas, se instaura un gobierno unipersonal que recae en el presidente de la audiencia, quien además es gobernador de la provincia y detenta el poder militar sobre ésta. Una real provisión otorga el título de "Gobernador y Capitán General" al presidente de la audiencia de Manila.

El territorio donde el presidente de la audiencia-gobernador-capitán general de Filipinas ejerce sus atribuciones de gobierno es todo el distrito audientia (y no sólo sobre la provincia sede de la audiencia como sucede en algunas de las colonias americanas, ej. Santo Domingo), ya que en este caso el distrito audientia está formado por una sola gobernación; por este motivo las atribuciones de gobierno incluyen el título de gobernador y capitán general. Este nombramiento queda constatado por el rey en la siguiente disposición dada en Aranjuez el 5 de mayo de 1583.

"... por quanto avemos proveído por nuestro presidente de la nuestra Audiencia Real, que avemos mandado fundar en la ciudad de Manila de la Ysla de Luzón . . . y nuestra boluntad nos es que juntamente con el dicho cargo, nos sirvais en los de nuestro governador . . . de la dicha Ysla de Luzón y de las demas llamadas Philipinas que es el Archipiélago de la China, en todo lo que fuere y es jurisdicción de la dicha mi Audiencia . . ." (sic).²⁴

Debido a la lejanía del territorio filipino y a las disposiciones del monarca los presidentes-gobernadores permanecen fuera de la influencia directa del Virrey (como si sucede en otras audiencias como en el Perú con las audiencias de Charcas y Quito). En consecuencia, en la administración del archipiélago se presentan situaciones de autonomía, aunque por derecho el gobierno estuviera sometido al virreinato.

Cabe mencionar que este sistema político tuvo muchas imperfecciones debido a la dificultad de distinguir entre las atribuciones virreinales y las del gobernador, así como entre los asuntos de gobierno y justicia y la competencia entre los gobernadores-presidentes y los oidores. Se dificultaba la distinción entre el gobierno general que corresponde a los virreyes como representantes personales del monarca y el gobierno ordinario patrimonio exclusivo de los presidentes-gobernadores.²⁵

El Gobierno Interino.

Debido a la lejanía de las islas y a la lentitud de las comunicaciones cuando el Gobernador fallecía en el cargo no era posible esperar el nombramiento de un nuevo Gobernador desde España, ya que esto significaría una ausencia de autoridad por espacio de varios años. Por este motivo se creó la figura de Gobernador Interino, quien en caso de muerte del Gobernador se ocuparía del gobierno de las islas mientras era nombrado en España el nuevo titular.

Se establece que cuando falte el presidente-gobernador corresponde a los oidores la dirección interinas del gobierno, concretamente el oidor más antiguo, sino existe otra disposición claramente especificada, como sucedió en algunas ocasiones en que por orden real el gobernador interino sería algún miembro de la jerarquía eclesiástica, como sucedió en el caso del gobernador Archederra.

²⁴ Muro Romero, *Las presidencias-gobernaciones en Indias*, p.32

²⁵ *vid. infra*, Apéndice, documento No. 9

Por lo general se nombraba al decano de los oidores de la Real Audiencia de Manila, en otros casos recaía el poder en las autoridades eclesiásticas. En algunas ocasiones la corte de Madrid dispuso al nombrar un nuevo Gobernador quienes serían sus sustitutos (hasta en 5to. grado) en caso de que este falleciese.

En las Filipinas hubo numerosos gobiernos interinos algunos de los cuales llegaron a durar varios años. En el caso del Gobernador Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en 1745, de acuerdo con las reales cédulas se disponía que en caso de su muerte sus sucesores serían en orden: el Arzobispo Metropolitano de Manila, el Obispo de Nueva Segovia o el Obispo Auxiliar de Cebú (a quien cita por su nombre), en este caso los tres hombres habían fallecido. En ese entonces el recién electo Obispo de Nueva Segovia se encontraba en Manila rumbo a su diócesis y fue nombrado Gobernador-Capitán General y Presidente de la Audiencia con carácter de interino cargo que ocupó por espacio de varios años.

2.1.3.3. La Capitanía General.

Dentro de la organización político-militar existía la figura conocida como "Capitanía General", esta constituía un distrito o región militar donde el oficial mayor llevaba el título de "Capitán General". La autoridad de éste, se ejercía en toda la porción de tierra designada. El Capitán General tenía el mando superior militar en la provincia.

Posteriormente la forma de Capitanía General se aplicó principalmente en aquellas provincias limítrofes más vulnerables a ser atacadas, este es el caso de la Capitanía General de Filipinas.

La Capitanía General en el sistema español duró hasta 1821, cuando cambió el nombre de Capitanía General, por el de "Distrito Militar", sin embargo en 1824 se restauró la antigua denominación, que se mantuvo durante casi todo el S.XIX.

La Capitanía General Filipinas.

Las Capitanías dependientes del Virreinato de la Nueva España fueron cuatro:

- Capitanía General de Cuba
- Capitanía General de Yucatán
- Capitanía General de Guatemala
- Capitanía General de Filipinas.

La ciudad de Manila fue sede de la audiencia y al frente de su gobierno estuvo un mandatario, que además de ostentar el título de gobernador, fue designado capitán general de la provincia. En este caso el presidente-gobernador tiene atribuciones militares sobre el territorio donde ejerce su gobierno, al igual que en casos de Guatemala, Nueva Granada, Chile y La Española.

El Capitán General de Filipinas tenía a su cargo la defensa del archipiélago, del puerto de Manila y del Galeón durante su estancia en las islas, las baterías y fuertes así como las armadas acantonadas en Manila, Cavite y el resto del país, incluyendo una pequeña guardia en Guam, dependían del Capitán General.

Con la guerra de independencia en México, se envió un comunicado a las cuatro capitanías dependientes de la Nueva España, en el cual se les invitaba a unirse al movimiento insurgente y al nuevo país. Las Capitanías de Yucatán y Guatemala aceptaron la propuesta y se unieron a México, en tanto que las de Filipinas y Cuba prefirieron permanecer con España.²⁶ Esta situación de permanencia del dominio español se mantendrían hasta 1898, con la guerra hispano-americana, en la cual pasaron a formar parte de Estados Unidos.

2.1.3.4. El Consulado de Manila.

El Consulado en Filipinas se estableció el 6 de diciembre de 1769, funcionó hasta 1832 cuando fue sustituido por el Tribunal de Comercio. Este Consulado fue el que directamente estuvo relacionado con los conflictos o controversias que surgían en el comercio transpacífico. Concretamente lo relacionado con la distribución del espacio para mercancías en el galeón y el pago derechos e impuestos.

El Consulado estaba formado por cuatro diputados, "uno, obligado a promover lo relativo al fomento de la navegación y comercio exterior con Asia, otro el interior de las islas, otro el de la marítima, otro el de cuanto tenga relación al comercio con ambas Españas".²⁷

En su lista de obligaciones se menciona "promover el tráfico permitido entre aquellas islas y la Asia".²⁸ De este modo el Consulado se convertía en la institución no sólo reguladora del comercio, sino promotora de este.

²⁶ Además existe en la Public Record Office de Londres un documento (cuya clave es ff128-130 h oficio 20), del 9 de marzo de 1825 en el que se informa "de una conspiración descubierta en Manila que tenía por fin el de unir esa colonia a México". *cit. Pos., Grajales Gloria, Guía de documentos para la historia de México en archivos Ingleses.*

²⁷ Lope y Vergara, Félix; *Diccionario alfabético legislativo del comercio de Filipinas y Nuevas España* p.15

²⁸ *ibidem.*

Otra de las obligaciones del consulado fue la distribución de las boletas para la carga del galeón (originalmente esta actividad la realizó el Ayuntamiento de Manila). Las boletas se repartían entre "todos los naturales y vecinos antiguos de Filipinas", y consistían en un espacio de carga en la nao, esta era la base del comercio transpacífico y el origen de muchos conflictos, ya que todo el mundo deseaba un espacio mayor para transportar el mayor número de mercancías posible.

En provincia, en los puertos y ciudades principales se autorizó la formación de Juntas de Comerciantes, nombraban uno o dos representantes que acudieran a la capital a informar su situación. Las juntas eran dependientes del Consulado de Manila

Como tribunal de cuestiones comerciales, todos los comerciantes de las islas podían acudir al Consulado de Manila para promover quejas y pago de indemnizaciones. Cuando asunto fuera muy complicado se remitía la discusión a una Junta General y Extraordinaria a la cual se invitaba a todos los comerciantes de Manila y de las provincias, que en ese momento se encontraran en la ciudad. Las únicas condiciones para poder participar en esa junta era ser comerciante, cabeza de familia mayor de 25 años y haber vivido mínimo 10 años en las islas.

Como era costumbre con los consulados, el de Manila también contribuyó con obras de tipo social en las Filipinas, a instancias de él se fundó en 1791 la escuela náutica de Manila.

2.1.3.5. Instituciones menores, el Alcalde Mayor.

Asimismo al interior de las colonias existieron otros funcionarios menores que en algunos casos estuvieron vinculados con la organización y administración del comercio transpacífico, destacan las alcaldías mayores, los corregimientos, y los ayuntamientos, estas tres categorías tenían jurisdicciones definidas sobre ciudades o regiones muy delimitadas.

Para la administración de las provincias internas se nombraban alcaldes mayores, cuya jurisdicción por lo general abarcaba grandes extensiones de tierra a veces en islas diferentes lo cual dificultaba el control total de su provincia. Los alcaldes mayores eran la autoridad local que como intermediaria manejaba el comercio del interior del país a Manila, para enlazarlo con el galeón.

Los habitantes del interior tenían derecho a un espacio en el galeón, para transportar mercancías, en este sentido el alcalde mayor jugaba un papel muy importante en la distribución y asignación de dicho espacio.

Asimismo, una vez que el Galeón zarpaba de Cavite en su recorrido hasta salir al Océano Pacífico bordeaba algunas de las islas del archipiélago, en este trayecto se aprovechaba para subir contrabando a la nave. Estas acciones muchas veces fueron dirigidas y apoyadas por los alcaldes mayores.

El Ayuntamiento de Manila tenía encomendado el repartimiento de las boletas para la carga en el galeón. Cabe señalar que en esta distribución no se podía incluir ni a los religiosos ni a los extranjeros. Posteriormente con la real cédula del 18 de diciembre de 1769 esta función fue transmitida al Consulado.

2.1.3.6. Las Intendencias.

Bajo la administración borbónica, en el siglo XVIII son modificadas las instituciones virreinales, algunas son eliminadas y en su lugar surgen otras. Es el caso de las Intendencias las cuales surgen como "una super estructura administrativa, sobrepuesta al organismo del gobierno ya existente en la metrópoli y en sus reinos de ultramar".²⁹ Las Intendencias en el Imperio español, son una copia del modelo desarrollado en Francia.

La primera se estableció en 1764 en Cuba, posteriormente el modelo se fue extendiendo a todo el imperio y para 1790 todo el imperio estaba ordenado administrativamente en intendencias. Para lo cual se creó la " Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes", reglamentación que constaba en 306 capítulos que señalaban como debía funcionar el sistema de intendencias.

Las "Intendencias" eran dirigidas por un "Intendente" o gobernador el cual tenía las siguientes facultades: administración de la justicia, de las rentas, mando militar y policía o fomento de las fuentes rentísticas, estaba investido de facultades judiciales y militares.

Las intendencias surgieron con la idea de hacer más ágil y funcional el sistema político español. En el cargo de intendente se eligieron personas con estudios, quienes emprendieron medidas reformistas con el fin de sanear el añejo sistema, basados en las progresistas ideas de la ilustración. Se pretendía un orden social más justo, sin embargo esto provocó descontentos entre las clases acomodadas y la aristocracia de las colonias. Al poco tiempo surgieron los movimientos insurgentes en casi todo el imperio, y la península fue invadida por Francia. El escaso período que funcionó este sistema no permite evaluar su eficacia.

²⁹ Bravo Ugarte, *op. cit.* p. 67.

En el imperio español se crearon 43 intendencias, de las cuales se erigieron cinco intendencias en Filipinas a finales del XVIII.

Instituciones Religiosas.

La Iglesia también organiza la administración eclesiástica de las islas desde México. Las Filipinas formaran parte de las provincias mexicanas de las ordenes religiosas.³⁰ Los provinciales dictarán sus disposiciones hacia el archipiélago desde México, y los religiosos que deseen ir a las islas pasarán primero a esta ciudad. Inclusive, algunas ordenes religiosas tenían en México casas de preparación para aquellos que iban a Manila.³¹

Poco a poco se irá constituyendo toda una jerarquía eclesiástica en las islas a imagen de la existente en España y Nueva España. Manila es erigida obispado y posteriormente arzobispado. Con el tiempo en el resto de las islas se establecerán nuevos obispados.³²

En el reglamento del 8 de abril de 1734 se pone énfasis en la prohibición a los religiosos de participar tanto en comercio interior como en el exterior. Tampoco tenían derecho a tener espacios en el cargamento de la nave. Sin embargo se tienen evidencias de su participación en este, en muchas ocasiones como medio de obtener fondos adicionales para su sostenimiento y el de sus misiones.

De hecho los religiosos a pesar de que no tenían derecho a participar en el comercio,³³ tenían mucha influencia sobre el tráfico comercial y las disposiciones entorno a él, lo cual en numerosos casos motivó controversias y enfrentamientos entre las autoridades civiles y las religiosas.

Inclusive el poder civil y el eclesiástico muchas veces recayó en la misma persona ya que existieron casos en que el arzobispo o alguno de los obispos del país ocupara simultaneamente a su cargo eclesiástico, el puesto de Gobernador-Capitán General- Presidente de la Audiencia de Manila, como en los casos del Arzobispo Rojo y de Juan de Arechederra.

Uno de los casos más representativos del poder que tenía la iglesia en las islas, lo representa la caída del gobernador Bustamante en 1719, quien no logra controlar y someter a los religiosos al gobierno civil y estos organizan un levantamiento popular que culmina con el asesinato del gobernador.

30 *vid. infra*, Apéndice, documento No. 10

31 La Hospedería de Santo Tomás de Villanueva, edificio situado en la esquina de Av. Hidalgo y Paseo de la Reforma, en la Ciudad de México, hoy conocido como "Hotel Cortés", albergaba a los misioneros que venían de España con destino a las Filipinas y el resto de Asia.

32 Steinberg, David, *The Philippines*. p.80

33 A los eclesiásticos y religiosos no se les daban boletas para tener un espacio en la carga del galeón.

Además, es importante señalar que la Inquisición de México tenía jurisdicción sobre esa zona. De este modo las islas quedaron ligadas políticamente a nuestro país por espacio de casi 250 años, permitiendo un amplio intercambio en todos los campos del saber humano.

2.2. Panorama económico de Imperio Español frente al comercio transpacífico.

2.2.1. España: sistema político-económico.

Al momento del inicio de la era de los descubrimientos, España se comenzaba a consolidar como estado-nación. El año del viaje de Colón son expulsados los árabes de la península. España se encuentra aún inmersa en un sistema económico con características feudales y esto influirá notablemente en el sistema económico-comercial aplicado en el Nuevo Mundo.

La política española hacia sus colonias será fundamentalmente extractiva, lo cual tendrá grandes consecuencias en el resto de Europa y provocará un inesperado fenómeno financiero. España pasa de la feria comercial medieval al comercio al por mayor de proporciones mundiales. La política del imperio español hacia las Indias estuvo basada en dos principios: el exclusivismo colonial y la teoría de extracción y explotación de los metales preciosos.

Desde el punto de vista etimológico, "mercantilismo" es la doctrina que exalta el desarrollo de los mercados y del comercio. El mercantilismo constituye una doctrina económica pragmática, orientada a la adquisición de la riqueza; poco preocupada con la ciencia y la moral, rigurosamente nacionalista en sus aspiraciones y realista en sus métodos.³⁴

Las bases fundamentales del mercantilismo son el crecimiento de la economía monetaria y capitalista, y el surgimiento de los estados nacionales. Entre las características del sistema mercantilista destacan: la tendencia a la adquisición de oro y plata como factor de poder y riqueza, el papel del Estado como regulador y controlador de la economía, la explotación de la minería en manos del Estado, el colonialismo como fuente de adquisición de materias primas y metales, así como un mercado cautivo para los productos de la metrópoli.

Podría decirse que España aplicó un tipo de mercantilismo muy primitivo basado en la simple acumulación y el lujo. Desde el punto de vista comercial, España estableció en sus colonias un sistema de monopolio cerrado y sumamente restrictivo, que duró hasta fines de la segunda mitad del siglo XVIII. Este sistema se sustentó en varios puntos:

³⁴ Bilar Letayf, Marcelo, *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*, p.28.

- Las actividades comerciales fueron reservadas exclusivamente para peninsulares, españoles residentes en las colonias y criollos, quienes fungían como comerciantes, encomenderos, navegantes etc. Es decir las colonias se convirtieron en espacio cerrado vedado oficialmente a los extranjeros.

- Se estableció un régimen de puerto único, lo cual implica que las actividades comerciales estaban reservadas para sólo algunos puertos muy determinados tanto en la península como en las colonias.

- La navegación se realizó por un sistema de flotas anuales. Es decir se controló y limitó el flujo de navíos para las colonias.

"El intervencionismo económico del estado español en los territorios coloniales se acusó con un proteccionismo manifiesto hacia las actividades mineras para fomentar el envío a la Metrópoli de los metales preciosos, con menoscabo evidente de las explotaciones agrícolas e industriales".³⁵

Este restrictivo sistema comercial dictado desde España influyó y determinó las relaciones comerciales del vasto imperio colonial español. En este sentido, el comercio transpacífico tuvo que adecuarse a las medidas, que limitaron el buen desarrollo de esta línea comercial.

Las actividades comerciales en el imperio colonial fueron un importante mercado complementario de la economía de la España peninsular. Los comerciantes sevillanos tenían el monopolio del comercio, surtían a las colonias de todas aquellas mercancías producidas en la metrópoli. En consecuencia las colonias debían orientarse a la producción de todo aquello de lo que carecía España, es decir metales preciosos y materias primas.

De hecho la forma en que se aplicó la hegemonía española en los territorios conquistados fue orientada más al orden político que económico, a diferencia de los imperios coloniales inglés y holandés; estos últimos se apoyaron en la burguesía y en las ideas mercantilistas, mientras que España se basó más en una política aristocrática con fuertes rasgos feudales. España se incorporó a la nueva política económica impulsada por Inglaterra y Holanda, a fines del siglo XIX.

La dinastía, el poder de la aristocracia, la hegemonía política y militar de las clases altas serán las características de la política hispana en las Indias. Los matrimonios, las alianzas dinásticas y los pactos serán las características de la política exterior española.

³⁵ Ots Capdequí, *El estado español en las Indias*, p. 42

España se dedicó a absorber todo el oro y la plata provenientes de América, sin embargo debido a la rudimentaria industria y economía de la península, que no bastaban para satisfacer el mercado interno, se comenzó a acudir a otros polos industriales de Europa, concretamente los Países Bajos, Inglaterra y Francia, quienes fueron los verdaderos beneficiados del oro de las Indias.

2.2.2. Nueva España: economía e industria.

La aplicación de medidas de monopolio cerrado afectó el cabal desarrollo de la economía novohispana, frenando su crecimiento. Se limitó la expansión de industrias locales, la producción de manufacturas e incluso algunas áreas fueron vetadas para los habitantes de la colonia. El apoyo oficial se brindó casi en su totalidad a la explotación de las minas de metales preciosos principalmente plata, los cuales eran enviados a la metrópoli.

La búsqueda de oro y plata creció paralela a la necesidad de cubrir el déficit en la balanza comercial de la economía española, producto del consumo de mercancías orientales y artículos de lujo.

Pocos sectores de la economía, salvo la minería, tenían libertad de desarrollarse y diversificarse por lo que la colonia vivió dependiente de la metrópoli. Lo cual provocó que la economía estuviese constituida por pequeñas economías locales y regionales deficientemente conectadas entre sí y nunca llegó a consolidar un verdadero mercado nacional. La escasa integración económica fue apoyada por las deficiencias en las vías de comunicación.

Ya el virrey de Revillagigedo decía "... una colonia debe depender de su matriz España y debe corresponder a ella con algunas utilidades, por los beneficios que recibe su protección, y así se necesita gran tino para combinar esta dependencia y que se haga mutuo y recíproco el interés, lo cual cesaría en el momento que no se necesitase aquí de las manufacturas europeas".³⁶

En este sentido, la economía de la Nueva España tuvo que orientarse a producir sólo aquellos bienes que no exportaba la metrópoli, y cuya producción no estaba limitada para las colonias.

2.2.2.1. Minería.

La minería novohispana fue el sector económico clave para el desarrollo de la Nueva España y un elemento vital para el florecimiento del comercio transpacífico, ya que la plata novohispana

³⁶ Revillagigedo, cit. pos., López Rosado, *Historia del pensamiento económico de México*, p. 155

fue el principal producto americano intercambiado en el comercio con Asia y Europa. Por este motivo adquiere especial interés para el estudio de las relaciones comerciales de la Nueva España con Asia el análisis del sector minero en México y su desarrollo.

En la época posterior a los primeros descubrimientos, los metales preciosos procedían de saqueos a las poblaciones indígenas. Los cronistas narran las maravillas auríferas que encontraron en Tenochtitlan, las costas de Panamá y Costa Rica y en el interior de Colombia. Con el inicio de la exploración del territorio van descubriendo las vetas del mineral y las perspectivas de ganancia son aún mayores.

La producción de plata pronto superó a la de oro, ya en 1530 en Nueva España, la extracción de plata era más importante. De hecho, durante todo el período colonial el valor del oro extraído fue menor al de la plata.³⁷

En la Europa del siglo XVI era necesaria la posesión de metales preciosos para poder participar del floreciente mercado de productos y mercaderías exóticas de Asia, comercio dominado por mercaderes venecianos a través de la ruta de la seda, y de esclavos del África y especias de las Molucas traídos por los portugueses. España no podía alejarse de este circuito comercial, y son las colonias americanas quienes otorgarán los metales necesarios para poder participar en este comercio. Los metales preciosos provenientes del nuevo continente sirvieron de estímulo al comercio internacional exterior de España y tuvieron repercusiones en la economía mundial, dada su abundancia.

A raíz del descubrimiento de las minas de plata empezó a circular una corriente del metal precioso en todas direcciones, provocando un fenómeno económico de dimensiones mundiales, muy pocas regiones eludieron la influencia de los flujos del oro y la plata americanos. En este sentido, el Pacífico fue un gran receptor de los flujos de plata a través de la ruta comercial del Galeón.

Al interior de las colonias americanas la plata fomentó la exploración, la conquista y el poblamiento del territorio, y contribuyó al ordenamiento económico de éstas. Su influencia se reflejó en todos los ámbitos, en las instituciones políticas y administrativas, en la estructura social y la movilidad de grandes masas poblacionales, de hecho determinó el futuro desarrollo de las regiones del continente.

Paralelamente la minería estimula el surgimiento de actividades e industrias para satisfacer las necesidades de las personas que en ella trabajan. La fiebre de la plata atrae flujos de inmigración, creando núcleos que serán el origen de futuras ciudades.

³⁷ López Gallo, *Economía y política en la historia de México* p.32

La corona era la propietaria universal de los yacimientos de metales preciosos, es decir todas las minas americanas eran propiedad real. Sin embargo, la explotación de éstas constituía una empresa demasiado ambiciosa para la administración real. En consecuencia se concedió libertad de prospección y exploración de los yacimientos a todos los súbditos españoles, a cambio de un derecho sobre la producción.

No obstante la corona mantuvo tres poderes legales sobre la minería: control de los derechos reales, control de la distribución del mercurio y de su precio, y poder de conceder o denegar los reclutamientos de mano de obra. Estos poderes le permitían controlar la minería americana.³⁸

El porcentaje del derecho de producción cobrado por la corona varió a lo largo del período colonial, desde el famoso "quinto real" hasta una veinteava parte sobre la producción. Estas recaudaciones daban al erario real los metales preciosos necesarios para el sostenimiento del aparato burocrático y las instituciones eclesiásticas en todo el Imperio Español.

2.2.2.2. El desarrollo industrial de Nueva España.

Al poco tiempo de consumada la conquista de la ciudad de México, comenzó una incipiente industrialización del país que consistía en la producción de algunas manufacturas y bienes. Esta producción fue en continuo crecimiento. Las mercancías producidas eran de un precio significativamente menor a las importadas de Europa, que además tenían que pagar una cantidad de derechos e impuestos que elevaban sus costos.

Ante este crecimiento las autoridades españolas comenzaron a aplicar una serie de políticas restrictivas que no sólo limitaban la expansión industrial, sino que además prohibían incursionar en algunos sectores, los cuales quedaban reservados para los españoles habitantes de la península. Esta prohibición favoreció el intercambio comercial de Nueva España con Asia, de donde se surtían de manufacturas a mejores precios que los productos peninsulares.

El desarrollo de las industrias de transformación en las colonias hispanas fue limitado y lento debido a las disposiciones oficiales, sin embargo algunas ramas se desarrollaron ya que eran indispensables para la población, y la metrópoli no podía atender todas las necesidades de las colonias. Concretamente destacan la industria textil, azúcar, tabaco, aguardiente, no obstante no se puede hablar de un desarrollo industrial durante el período colonial, ni de grandes concentraciones de trabajadores, salvo en las minas.

³⁸ López Gallo, *op. cit.* p.32

La primera industria establecida en el país fue la instalación de trapiches e ingenios para la transformación de la caña. Fue el conquistador Hernán Cortés quien promovió esta actividad. Así mismo en esta época se trajeron telares doble-anchos y comenzó la industria de la seda. Se crearon ingenios en diversas regiones del país, puede decirse que después de la minería y la ganadería fue el sector más importante de la economía novohispana.

La industria del tabaco también se difundió por el país, y posteriormente, al igual que la del azúcar fueron exportadas a las islas Filipinas, donde aún hoy en día representan un ingreso importante para la economía de esa nación.

La limitante del desarrollo de la industria impuesta por la metrópoli en Nueva España motivó que el comercio transpacífico se convirtiera en la fuente de mercancías y productos elaborados para la Nueva España.

La industria textil.

En un inicio esta industria fue una de las que más rápido crecimiento alcanzó en México debido a que aquí se contaba con la mano de obra indígena, los tintes naturales como la cochinilla, el caracol de las costas de Oaxaca, el añil etc., tintes que la experiencia indígena había descubierto y conocía desde mucho tiempo atrás, todo esto facilitaba la producción de telas a bajo costo. Sin embargo, el crecimiento fue frenado cuando la industria textil novohispana representó una competencia para las telas provenientes de Europa.

Ya en 1612 el virrey Diego Fernández de Córdoba en las instrucciones que le había dado el emperador, le pedía que limitara el desarrollo de la industria textil en la ciudad de Puebla, ya que "compete y daña a la España".³⁹ El mismo virrey de Revillagigedo decía "el único medio de destruir las fábricas del Reino de la Nueva España es el que vengán a precios más cómodos de Europa los mismos efectos u otros equivalentes".⁴⁰

Los tejidos mexicanos no se exportaron, pues no se fomentó su producción y su calidad fue disminuyendo, asimismo la importación de esta clase de artículos, ocupaba el primer puesto, concretamente del renglón de ropas, telas de hilo, de algodón, paños y sederías.⁴¹ Esta falta del desarrollo de la industria textil en Nueva España motivó que los productos con mayor demanda en el comercio transpacífico fueran las telas de diversas calidades, provenientes en su mayor parte de China.

³⁹ De la Torre Villar, *Instrucciones y Memorias de los Virreyes...*, Tomo I p. LXIX.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ De la Torre, *Instrucciones y memorias...*, p. 169.

Sin embargo, la regulación existente en este sector restringía la entrada a Nueva España de ciertos productos textiles asiáticos, ya que afectaba al comercio con la metrópoli. Esta restricción en ocasiones se relajaba, o se permitía el contrabando. Fue hasta 1728 con la libertad de comercio que se alza formalmente "la prohibición de los hilos extranjeros medias, calcetas y cintas de hilo y permisos de que se embarquen como géneros de lícito comercio".⁴²

La seda.

La introducción de la industria de la seda en México fue ordenada por el mismo Cortés, quien trajo el cultivo de la morera al país. Esta actividad pronto se propagó y sus niveles fueron muy aceptables, la zona donde mejor se desarrolló fue la Mixteca. Sin embargo, debido al daño causado a la producción española, los comerciantes ibéricos comenzaron a presionar con el fin de frenar el desarrollo de ésta en la colonia.

Pero el golpe final no lo dio España, sino el comercio transpacífico, por medio del cual comenzaron a llegar a México grandes cantidades de sedas chinas, a precios sumamente atractivos para el consumidor novohispano.

Es decir la industria novohispana se vio limitada por dos factores: las disposiciones oficiales y el comercio transpacífico, el cual se convirtió en el surtidor de seda y productos manufacturados de índole suntuario para la Nueva España a precios muy bajos.

2.2.3.. Filipinas: economía y recursos.

La colonización española del archipiélago inició con la fundación de la primera villa en la isla de Cebú por Miguel López de Legazpi. Posteriormente con el descubrimiento de la Bahía de Manila se desplazó parte de la población de la recién fundada Villa de Cebú a la nueva ciudad.

Como se mencionó, Manila fue el centro de la colonización española en las islas y por lo mismo la zona más hispanizada del país. La conquista irradió de esta ciudad y entre más cercano se estaba de ella más patente era la influencia española. Es un hecho que las islas del sur del país, las más alejadas de Manila, fueron el lugar que menos influencia occidental tuvieron, realmente algunas de ellas nunca fueron totalmente conquistadas.

Parte de este desinterés español por la total conquista e incorporación del país se debe al hecho de la inexistencia de yacimientos de minerales preciosos o algún otro recurso económico que pudiera haber atraído a los colonos hispanos.

⁴² *Guía del Archivo Histórico de Hacienda, ramo Consulados, 1789, 1 foja, Leg. 442-7*

Además la lejanía del territorio y los riesgos que involucraba llegar al archipiélago, lo hacía poco atractivo, ya que los colonos de la península preferían establecerse en cualquiera de los países americanos, donde las condiciones de vida eran mejores y los riesgos menores.

En el interior del país no existían ricas minas de metales preciosos como en las colonias americanas, y las selvas, montañas y el mar impedían las comunicaciones entre todo el país, en consecuencia el proceso de aculturación de los pueblos autóctonos fue más lento y resistieron al embate hispano.

El interés hispano de conquistar un territorio sin muchas riquezas evidentes ni minerales ni en especias, se explica por la posición estratégica que tienen las islas como cruce de caminos en el comercio asiático. Resultaba importante para los españoles mantener un enclave en esta zona que surtía de muchos productos al mundo ya que de este modo los recibía de primera fuente y si no, tendría que adquirirlos por medio de los intermediarios portugueses, holandeses o ingleses.

2.2.3.1. El Real Situado.

Para el mantenimiento de la administración española en Filipinas, la Real Hacienda de la Nueva España destinaba una asignación anual llamada "Real Situado" que se enviaba desde México cada año en el Galeón. Estas cantidades de pesos tenían como destino las Cajas Reales de Manila.

Los situados tienen un papel muy importante en el comercio transpacífico ya que fue una de las vías por medio de la cual llegó la plata mexicana al Pacífico asiático. Con plata mexicana, proveniente de los situados, se financió la colonización española en Filipinas. Los funcionarios administrativos coloniales al recibir sus sueldos en plata la intercambiaban por mercancías a los comerciantes chinos y de otras partes de Asia que acudían a Manila.

Los situados representaban un desembolso a la Real Hacienda de México tan fuerte que llegó a cuestionarse la utilidad de mantener en el imperio a la lejana colonia. Los situados estaban destinados a la Caja de Manila y al Gobierno de las Marianas, junto con ellos venía las limosnas para las congregaciones religiosas y las misiones en Asia.

El erario real se vio afectado por este flujo anual de grandes sumas de pesos a Filipinas. Según el autor filipino L. Bauzon, el situado era de 250 000 pesos de plata en promedio, y su envío continuó oficialmente hasta 1804.⁴³ Sin embargo se llegó a remitir desde México hasta 400 millones de pesos de plata para suplir el déficit del país.

⁴³ Valdés Lakowsky Vera, *De las minas al mar*, p.97.

El situado llegaba a las cajas de Manila y de ahí se distribuía entre los diversos sectores e instituciones del país, los funcionarios en Manila, los militares en Manila y en todos los presidios distribuidos a lo largo del país, los funcionarios locales y provinciales etc.

Junto con el situado se enviaban los despachos reales y las disposiciones adoptadas por el Consejo Supremo de Indias, para el Gobernador. El Gobierno de las Filipinas dependía ampliamente de los viajes del galeón y por lo tanto era necesario mantener su continuidad para el mantenimiento del régimen económico y jurídico filipino.

Cuando por diversos motivos el Galeón no podía partir de México, o naufragaba en el camino, la situación económica de las islas se veía muy afectada. Las Cajas Reales al quedar vacías ponían en quiebra a la administración pública. El personal administrativo, los militares y hasta los religiosos no recibían sus sueldos, el comercio se paralizaba y no se generaban impuestos por concepto de éste. Se disminuía en conjunto la actividad económica de manera alarmante.

Durante el Gobierno en Filipinas de Fr. Juan de Arechederra la carrera de Acapulco se suspendió temporalmente por espacio de dos años, debido a los ataques de los piratas a los galeones.

"... quedó totalmente evacuada y necesitada la tierra y dichos comerciantes sin los fondos que precisamente necesitan para aviar sus envíos el año próximo".⁴⁴

Fue hasta el siglo XIX que la cuenta de la Hacienda de Manila tuvo un balance positivo.

2.2.3.2. Desarrollo de Manila.

Para realizar este comercio era necesario sólo un enclave bien establecido, con la infraestructura adecuada, y en este sentido, Manila se convierte en el centro económico y comercial de la colonia.

Cuando Andrés de Urdaneta inició el tornaviaje, en las islas permanecieron Legazpi y sus hombres, quienes se dedicaron a explorar el archipiélago. Se establece un año en la Isla de Cebú, antes de que llegue el primer navío procedente de México, con refuerzos: El Galeón San Jerónimo que sale de Acapulco en mayo de 1566, confirma a Legazpi y sus hombres el triunfo de la expedición de Urdaneta.

Cuatro años estuvo la expedición de Legazpi en espera de instrucciones y apoyo para la colonización. La conquista real de las islas no se llevó a cabo sino hasta 1569 cuando Felipe y Juan de Salcedo llegan con hombres, armas y todos los elementos necesarios para la colonización, traían además instrucciones más claras para Legazpi. El 10. de enero de 1571.

⁴⁴ La Muy noble Ciudad de Manila, Capital de las Islas Filipinas y Compromisario de su comercio a Fernando VI, Manila 26 de julio de 1747 A.G.N. cit. pos., García Antonio. *El Gobierno en Filipinas de Fr. Juan de Arechederra*, p. 86.

Legazpi funda la Villa del Santísimo Nombre de Jesús de Cebú, constituyéndose en la primera ciudad fundada por los españoles en Filipinas, hoy en día constituye la segunda ciudad de importancia del país.

En este período oyeron hablar de una "extraordinaria bahía, en una isla, al norte de Cebú, donde hay dos poblados musulmanes". Este lugar era Manila. La ciudad ya existía desde tiempos prehispánicos, y desde el siglo VII acudían a ella regularmente comerciantes chinos a intercambiar sus productos.⁴⁵

El conquistador Martín Góiti sale rumbo al norte a explorar la isla de Luzón, en busca de la mencionada bahía. Efectivamente la bahía existe y los poblados musulmanes se llaman Maynailan y Tondo, ambas a la orilla de un río llamado Pasig. Un grupo de españoles se traslada a esta zona y en 1571 López de Legazpi funda de manera oficial y siguiendo la tradición hispana, la ciudad de Manila, la que desde ese momento se constituye en la capital de la colonia, llamada por Legazpi "Reino de la Nueva Castilla".

La conquista de Manila constituyó una pieza clave en el inicio del comercio transpacífico. La localización geográfica de la ciudad resultaba perfecta; ubicada en una amplia bahía, en la desembocadura del río Pasig lo cual garantizaba el suministro de agua dulce. La profundidad de la bahía permitía el acceso de barcos y navíos, así mismo lo cerrado de la boca de la bahía y la isla del Corregidor, garantizaban su seguridad.

Esta ciudad servirá como base de la colonización española en el resto del archipiélago, aquí se establecerán la sede del gobierno, las congregaciones religiosas, los hospitales y la Universidad de Santo Tomás.

En todo el Imperio español la unidad administrativa inferior fueron las ciudades, a cuyo mando estaban los alcaldes mayores y corregidores. Las ciudades fueron el sitio de residencia de los españoles, en el caso de las Filipinas, este fenómeno se dio aún más notorio que en otras colonias. En el campo y las islas del interior no existía una población blanca asentada, tan sólo en algunas de las cabeceras provinciales existía una mínima colonia hispana, y en el interior se reducía prácticamente a los misioneros.

Manila constituía el centro neurálgico del país donde residían las autoridades civiles y religiosas, los comerciantes y la población española. Económicamente también constituía el núcleo de las islas, ya que el situado que anualmente llegaba en el galeón se recibía en esta ciudad y de ahí se distribuía para el interior del archipiélago.

45 Sanz y Díaz. *López de Legazpi, Alcalde Mayor de México, Conquistador de Filipinas*. p.18

La capital de la colonia, Manila adquiere dos funciones básicas: se transforma en el centro administrativo de Filipinas marcando el dominio político del archipiélago, y se establece como centro comercial y económico del país, el único a través del cual se realizarán transacciones comerciales con América (de manera oficial).

En el archipiélago la población española nunca fue numerosa y la administración y organización económico-política determinó que la mayoría de los españoles viviesen concentrados en Manila, nudo del comercio y punto de partida de la línea de navegación transpacífica.

Debido a su localización en el centro del Pacífico Asiático, la mayoría de las rutas comerciales de la zona convergían en Manila, de este modo se desarrollaba un intenso tráfico mercantil. A ella acudían comerciantes chinos, japoneses, Indochinos e incluso de la India. Los conquistadores hispanos aprovecharon esta circunstancia y comenzaron a fomentarlo.

Manila se constituye en el punto intermedio en el comercio entre Asia y América y entre la producción local y el resto del imperio español. Es decir, sus características como centro de poder se orientan más a la actividad comercial, administrativa y de control, que a la industrial o al fomento de una producción local. Esto propició una concentración de la riqueza y la población en Manila y sus pueblos circunvecinos (Tondo, Cavite etc.), mientras que el resto del país permaneció a la zaga de este crecimiento experimentado en la ciudad capital. De hecho la red urbana al interior fue muy débil, lo cual debilitó la penetración hispana en las islas Visayas y concretamente en Mindanao, Sulu y Jolo.

En tanto, la ciudad se desarrolló con características netamente europeas; de hecho Manila tenía un aspecto más similar a La Habana o a Santo Domingo que al resto de las ciudades asiáticas de la época.

Durante los años 1580 y 1630⁴⁶ la importancia de Manila en el Pacífico asiático fue aún mayor ya que al unirse las coronas española y portuguesa, se suavizaron las rencillas entre esos dos países, y se fortalecieron los lazos comerciales entre Manila, Macao, Goa, Malaca y todos los establecimientos portugueses de Asia, constituyéndose la ciudad en el centro comercial de zona.

El desarrollo de la ciudad está ligado al comercio transpacífico, su crecimiento, la formación de barrios, sus instituciones y muchos de los elementos que aún hoy en día caracterizan, tienen su origen en la ruta comercial.

⁴⁶ Año en el cual los portugueses se sublevaron, recobraron su independencia y proclamaron rey al Duque de Braganza, de Oliveira, *op. cit.* p.307

2.2.3.3. Poblamiento hispanoamericano en el archipiélago.

A diferencia de otras colonias españolas de la época, las Filipinas no recibieron amplios flujos de colonos. Los mayores grupos los constituyeron religiosos y autoridades, mayoritariamente peninsulares, en estos grupos pocos se establecieron definitivamente en las islas, y cuando su misión terminó regresaron a sus lugares de origen.

Otro de los grupos importantes en el poblamiento de las islas fueron los militares. Había soldados que eran enviados a las islas en calidad de forzados y otros -los menos- eran voluntarios. Los forzados correspondían a tres tipos: por delito grave tales como asesinato, sodomía robo; por haber intentado desertar del ejército; y por "actitud sospechosa", quienes por lo general eran denunciados por sus propias familias. En este grupo había numerosos novohispanos y en el caso de los forzados en su mayoría estableció su residencia permanente en Filipinas.⁴⁷

También tuvieron presencia importante en las islas los comerciantes y marinos. Algunos de ellos llevaron a sus familias a radicar en el archipiélago y con el tiempo se incorporaron a la cultura filipina. En estos grupos figuran numerosos mexicanos, mestizos e indígenas.

A petición del gobernador en cada nao se enviaba un grupo de colonos para reforzar la presencia hispana en las islas. Por medio de la llamada "Ley de vagos" las personas que incurrieran en este delito -ser vago- eran enviadas al archipiélago. Sin embargo para el periodo 1778-79 sólo había en la diócesis de Manila 348 europeos y 1436 españoles americanos.⁴⁸

Los habitantes de origen español y novohispano se ubicaron principalmente en Manila y sus alrededores. Esta situación provocó una baja penetración hispana en las islas y por lo tanto un desarrollo desigual en las islas.

2.3. Comunicaciones y transportes en el Imperio Español.

La ruta comercial se iniciaba en Manila, pasaba por Cavite, cruzaba el océano Pacífico hasta llegar al puerto de Acapulco donde se realizaba la famosa feria comercial, esta era la primera etapa del trayecto. Continuaba por el camino de la sierra pasando por Taxco, Cuernavaca y Tlalpan hasta la ciudad de México. Posteriormente seguía por el camino México-Veracruz pasando por Jalapa, de ahí las mercancías eran embarcadas a La Habana, a donde llegaba la flota, cruzaban

⁴⁷ García de los Arcos. *El traslado de novohispanos a Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII.* p.50

⁴⁸ *Demostración del número de naciones, habitantes en las provincias y pueblos que comprende este arzobispado.* cit. pos. García de los Arcos op. cit. p.68

el Atlántico hasta la costa española y ahí remontaban el río Guadalquivir hasta Sevilla, después de haber recorrido medio mundo. No todas las mercancías hacían este recorrido, ya que en un gran porcentaje se iban vendiendo en el trayecto.

Esta ruta comercial fue posible gracias al desarrollo de las comunicaciones, al establecimiento de puertos y caminos en los países y regiones involucradas, así como al desarrollo de las técnicas de navegación. Por este motivo resulta importante en el estudio de la ruta comercial como fue el desarrollo de las comunicaciones que permitió que regiones tan distantes se vincularan entre sí.

2.3.1. España, legislación de puertos y flotas.

Una vez descubierta la ruta de España a América, fue necesario regular las actividades trasatlánticas y mantener un control sobre el comercio ejercido en esta zona, para lo cual se tuvo que legislar en materia portuaria.

En 1495 se dicta una ordenanza real en la cual se disponía que los súbditos de Castilla que desearan ir a América, ya sea a comerciar o a establecerse, debían registrar sus naves en Cádiz y a su regreso recalcar en este mismo puerto. De este modo comienza a formularse la política española de monopolizar el comercio con sus colonias a través de un sólo puerto. Lo cual obedeció al interés de la corona por controlar el pago de impuestos, el derecho de aduana y concentrar en un sólo lugar el oro y la plata traídos de América y evitar su fuga.

En un inicio las flotas llegaron o partieron de diferentes puertos: Vigo, La Coruña, Santander, Málaga etc. Sin embargo desde el punto de vista de su localización geopolítica los puertos de la costa sur de España resultaban los mejores del país para el comercio americano. Los de las costas vizcaínas tenían que enfrentar a los piratas franceses, los de Galicia estaban muy cercanos a Portugal y en ambas zonas las corrientes y condiciones climáticas no eran muy favorables, además de que en estas zonas ya tenían toda una estructura económica orientada a la pesca y al comercio con Europa del Norte (Flandes y los Países Bajos).

Los puertos de la costa del Mediterráneo resultaban más lejanos para las naves provenientes de América. Por estos y otros motivos se decidió monopolizar el comercio con América a través de un sólo puerto y la zona más propicia para este sería la costa atlántica de España.

Colón salió del puerto de Palos, localizado en esta zona y los viajes subsecuentes también se realizaron a través de esta zona. Cádiz resultó ser el puerto más adecuado autorizado para realizar el comercio colonial y así fue autorizado.

En 1529, Carlos V intentó romper este monopolio y dictó una cédula en la cual permitía que los navíos zarparan de La Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao y San Sebastián, en la costa de Vizcaya; Cartagena y Málaga en el Mediterráneo y Cádiz en el Atlántico. Pero el regreso siempre debía de ser a Sevilla, donde debían pagar impuestos y dar su porcentaje del comercio a la Casa de Contratación.

Sin embargo en 1573 por un decreto de Felipe II se prohíbe que los navíos salgan de los puertos de Vizcaya, Galicia y el Mediterráneo, concentrándose otra vez todo el comercio en Cádiz y Sevilla, los mayores puertos de Andalucía. El monopolio del comercio perteneció a estos dos puertos hasta la segunda mitad del S.XVIII.⁴⁹

La legislación española determinó que el transporte de las mercancías y productos de intercambio comercial entre España y las colonias y entre éstas, como es la ruta transpacífica, debía realizarse exclusivamente en naves oficiales de nacionalidad española, no se permitía a los particulares participar en este servicio de comunicación.

De esta forma, periódicamente salían de Sevilla las flotas al nuevo mundo, una a La Habana y Veracruz y la otra a La Habana, Cartagena y Portobelo, en Panamá, donde llegaban las mercancías provenientes del Perú, que previamente habían salido del Callao y Guayaquil hacia Panamá y a lomo de mula por el camino de las cruces cruzaban el Istmo hasta Portobelo.

De igual forma se legisló el galeón de Manila, limitándose a sólo un barco anual, partiendo de Acapulco, con escala en Guam y de ahí a Manila y de retorno a Acapulco. A esta forma se le llamó el "sistema de flotas".

2.3.1.1. El puerto de Cádiz.

Desde los inicios de la colonización española en América. Cádiz fungió como, puerto de entrada y salida de España a sus colonias. Ya el segundo viaje de Colón a América en 1493 zarpó de Cádiz y de ahí en adelante sería junto con Sevilla el puerto más importante de España para el comercio americano.

Con el establecimiento de la Casa de Contratación en Sevilla se inició la rivalidad entre estas dos ciudades, la cual se volvería tradicional. Sin embargo, Sevilla al ser puerto fluvial impedía que los navíos más grandes o muy cargados se aventuraran a navegar por el río Guadalquivir, con

⁴⁹ Haring Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*. p.13

el riesgo de quedar varados en los bancos de arena. La natural alternativa a Sevilla, la constituía Cádiz, que cuenta con una profunda y amplia bahía y su localización no esta tan alejada de Sevilla ni al acecho de los piratas ingleses y franceses.

En 1519 se otorgó autorización al puerto de Cádiz para que arribaran las naos y galeones de las Indias, donde podían descargar, salvo las naves que traían oro, las cuales debían continuar a Sevilla.

La rivalidad entre Sevilla y Cádiz siempre fue manifiesta, sin embargo dada la mejor ubicación de Cádiz fue necesario trasladar a este puerto, en 1535, un funcionario permanente de la Casa de Contratación.

2.3.1.2. Sevilla, capital del Imperio Español.

Situada en el corazón de Andalucía a 90 Km del mar, sobre el Río Guadalquivir, fue el centro de la colonización y el comercio con las Indias. La ciudad tenía todas las condiciones para propiciar que se desarrollara en ella el núcleo comercial de España. Las tierras de sus alrededores eran ricas en campos sembrados de granos, eran las propicias para avituallar a las naves.

Las casas comerciales italianas y la banca tenían representación en esta ciudad. Comerciantes y mercaderes de todas partes la visitaban. En 1500 se calcula contaba con 70,000 habitantes, una ciudad muy poblada para su época. Los inmigrantes se registraban y partían del puerto de Sevilla. Andalucía, Castilla y Extremadura dieron los flujos poblacionales necesarios para la colonización y poblamiento de América y Filipinas.

La casa de contratación fue fundada en Sevilla en 1503 y desde 1543 se estableció allí el Consulado. En 1561 se fundó la "Universidad y Cofradía de los Maestros y Pilotos de la Carrera de Indias" que agrupaba en Sevilla a los armadores, capitanes y timoneles de las travesías al nuevo mundo.⁵⁰

Santúcar de Barrameda.- Cuando se comprobó lo difícil que resultaba que las naves de alto bordo hicieran la travesía por el Guadalquivir hasta Sevilla, se decidió que un representante de la Casa de Contratación se trasladara a Santúcar, en la desembocadura del río Guadalquivir al mar para hacer los trámites de los barcos que llegaban y debido a su tamaño y peso les era imposible remontar el río.

⁵⁰ Hering Clarence. *Comercio y navegación entre España y las Indias* pp. 3-25

2.3.2. Caminos y puertos en la Nueva España.

Con el inicio de la conquista española comenzaron a desarrollarse las primeras rutas y senderos que comunicaban una población con otra. De hecho el trayecto Veracruz-México muchas veces transitado por los conquistadores dio origen al camino, que posteriormente fue de herradura.

La colonización impulsó el desarrollo de las comunicaciones en todo México, ya que era un medio de controlar un territorio tan vasto y apoyar a los contingentes de avanzada.

2.3.2.1. Caminos.

Los caminos en la Nueva España irradiaron de la Ciudad de México, capital de la colonia, en este sentido se desarrollaron dos tipos de camino:

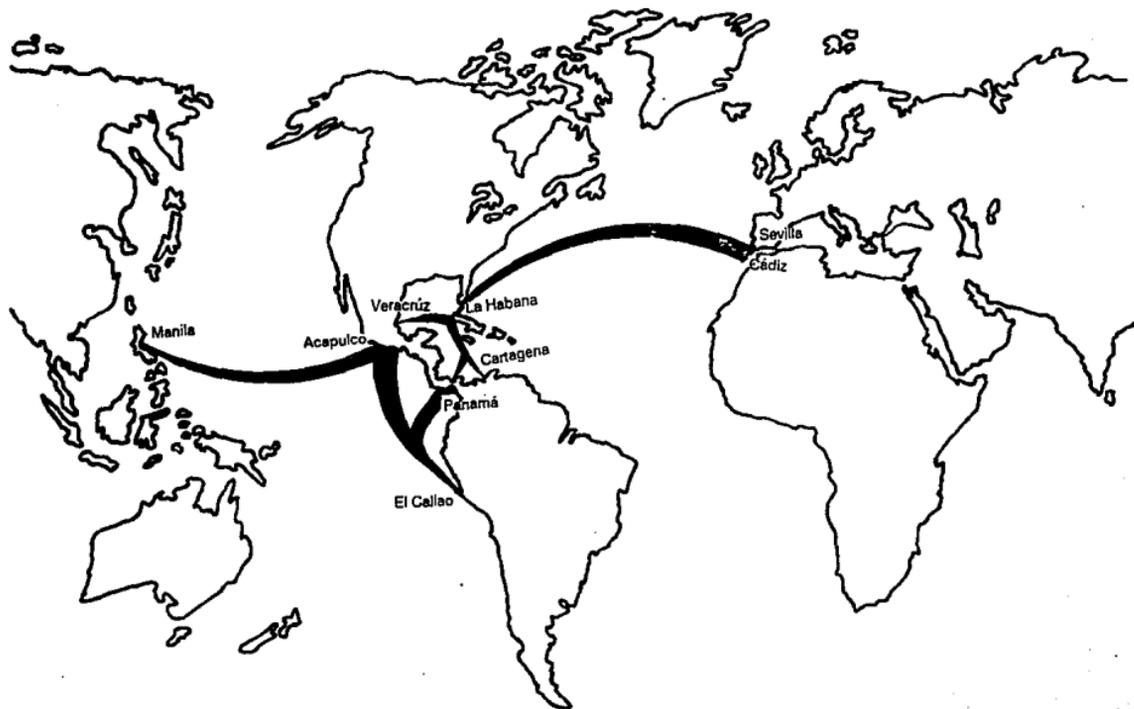
- Aquellos que se dirigían tanto al sur como al norte, caminos longitudinales, que comunicaban la Ciudad de México con los centros mineros: de Santa Fe a México y de ahí a Oaxaca y continuando hasta Guatemala (el camino de tierra adentro), y,
- los que comunicaban la Ciudad de México con las costas, a Veracruz en el Golfo y de ahí continuaba la ruta marítima a Cádiz; y Acapulco en el Pacífico y de ahí se enlazaba la ruta transpacífica hasta las Filipinas, es decir caminos transversales. El intercambio con el exterior pasaba por estos caminos.

Se ha calculado que durante el período virreinal se construyeron 26 107 kilómetros de caminos, de los cuales 18,600 eran de herradura (caminos angostos por donde transitaban bestias de carga) y 7,507 carreteros (aquellos que permitían el paso de carratas y carruajes).⁵¹

El camino más importante de las vías establecidas lo constituyó el México-Veracruz, que pasaba por Puebla y Jalapa donde se realizaba una importante feria comercial, en 1536 se constituyó en el primer camino carretero del país. Desde tiempo de Cortés se mostró interés por abrir caminos hacia el Pacífico, hecho que se concretó pocos años después. La Ciudad de México se constituyó en el centro del comercio interior y exterior de la Nueva España.

Esta red carretera cerró el circuito que colocaba a la Ciudad de México en el centro del Imperio Español. Desde la metrópoli hasta la lejana colonia asiática y desde el Perú hasta Nuevo México y las Californias (ver mapa 8).

⁵¹ López Rosado, *Historia del Pensamiento* . . . , p. 161.



MAPA No. 8
Mapa de las rutas comerciales del Imperio Español, siglo XVII.

Camino México-Acapulco.

Para fines de este estudio resulta de suma importancia el camino México-Acapulco, por el cual transitaban las mercancías con destino y procedentes de Asia.

El camino México-Acapulco fue comenzado durante la administración del Virrey Mendoza y se iniciaron otros a las costas del Pacífico: a Oaxaca, Huatulco y Tehuantepec. Posteriormente el Virrey Luis de Velasco ordenó se continuara con las obras de éste. El camino fue tan transitado que en 1717 se mandó ampliar el trayecto de la Ciudad de México a Cuernavaca, parte integral de la ruta México-Acapulco.

Partía de la Ciudad de México, pasaba por San Agustín de las Cuevas,⁵² continuaba hacia Cuernavaca, posteriormente seguía al Mineral de Taxco, tocaba por los pequeños pueblos de Iguala y Chilpancingo hasta llegar finalmente al puerto de Acapulco.⁵³

Don José de La Borda, el famoso minero de Taxco que mandó construir la iglesia de Santa Prisca en aquella población (a la cual dotó de numerosos tesoros venidos de oriente, en la nao) contribuyó de su pecunio en la construcción y mantenimiento del camino.

Este camino fue transitado por todos aquellos que fueron o vinieron de las Islas Filipinas y algunos otros puntos de Asia. De hecho, los misioneros franciscanos permanecían en Cuernavaca, en el Convento de San Francisco⁵⁴ antes de continuar el viaje que los llevaría al Pacífico Asiático.

La importancia de este camino se debió en gran parte al flujo comercial que existía entre México y Acapulco, además de la producción minera de Taxco hacia la capital, así como el intercambio de productos tropicales entre la llamada tierra caliente y el altiplano central.

2.3.2.2. Puertos.

El primer puerto durante el período colonial fue Veracruz, a través del cual se mantenía el contacto con Cuba, Santo Domingo y España. Sin embargo no tardaron mucho en establecerse puertos en la costa del Pacífico. En los primeros años de la conquista, Cortés mandó explorar la costa del Pacífico y tempranamente ordenó establecer astilleros y puertos en Tehuantepec y Zacatula.

⁵² Hoy Talpan.

⁵³ Ruta casi similar a la que actualmente tiene la autopista México-Acapulco.

⁵⁴ Hoy Catedral de Cuernavaca.

Veracruz.

El primer puerto de México lo constituye Veracruz, fundado en 1519 por el conquistador Hernán Cortés, su localización fue cambiada en varias ocasiones, hasta que en 1598 se definió el lugar en el que hoy se localiza el puerto de Veracruz.

Esta ciudad se convirtió en el puerto de embarque, no sólo de la riqueza mineral de Nueva España, sino también de las especias, sedas, porcelanas y artículos del Pacífico Asiático traídos por la nao de China, que anualmente realizaba el trayecto Manila-Acapulco, de ahí eran transportados a lomo de mula vía la ciudad de México hasta Veracruz donde eran embarcadas para Sevilla.

De Veracruz partían las naves a La Habana donde se concentraba la flota que transportaba todos los productos de las colonias americanas y asiáticas a la metrópoli.

Puertos en el Pacífico.

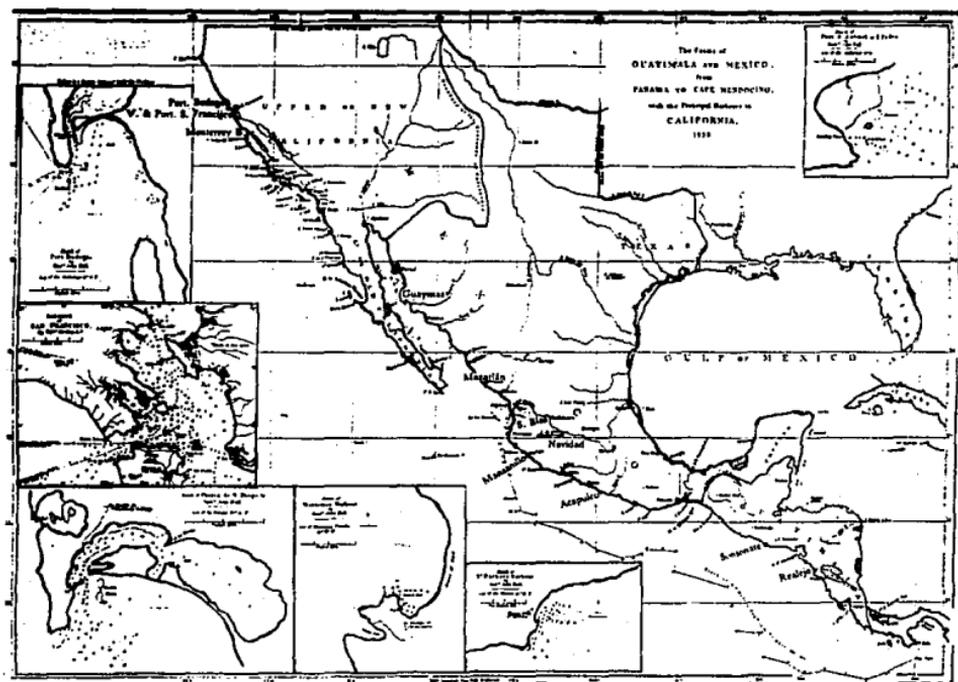
Los primeros puertos que se establecieron en la costa del Pacífico novohispano fueron Zacatula, Tehuantepec, Huatulco y La Navidad, de estos partieron las primeras expediciones que exploraron las costas americanas, sin embargo por diversos motivos no prosperaron, principalmente por su lejanía de la capital, las condiciones climáticas y la falta de mano de obra.

Desde la primera mitad del siglo XVI Diego Ocampo, por ordenes de Cortés abrió el puerto de Tehuantepec, se estableció un astillero y se comenzó la construcción de navíos. Sin embargo por disposiciones oficiales éste fue cerrado al tráfico en 1596. Acapulco se constituyó en el único puerto americano permitido para los viajes transpacíficos (ver mapa 9).

Fue hasta finales del siglo XVIII cuando en el Pacífico fueron autorizados otros puertos:

La Paz	12 de septiembre de 1793
San Blas	12 de septiembre de 1810
Mazatlán	9 de noviembre de 1820 ⁵⁵

⁵⁵ López Rosado, *Historia y Pensamiento* ..., p. 30.



MAPA No. 9
Mapa de los puertos en la costa del Pacífico novohispano.
 Fuente: Valdés Lakowsky, *De las minas al Mar.* p.97

La Navidad⁵⁶

El puerto de La Navidad se localizó en los límites de los actuales estados de Jalisco y Colima, zona que aún hoy en día recibe el nombre de Barra de Navidad. Este lugar fue descubierto desde 1535 por Juan Fernández de Híjar. A lo largo de la historia ha tenido diversos nombres: Puerto Santo, Puerto de Cihuatlán, Puerto de Juan Gallego, Puerto de la Natividad y Puerto de Xalisco.

Durante los primeros años de la colonia este puerto jugó un papel muy importante ya que de él partieron las naves de Francisco de Ulloa en busca de Diego Hurtado de Mendoza. En 1540 desembarcó en ese lugar Pedro de Alvarado procedente de Guatemala. El 25 de diciembre llegó al puerto el virrey de Mendoza y su armada, desde esa ocasión se le llamó puerto de la "Natividad".

En 1542 zarpó de este puerto la expedición de Ruy López de Villalobos,⁵⁷ y en 1543 las naves de Juan Rodríguez Cabrillo que exploraron la costa norte del Pacífico. Debido a la intensa actividad marítima, se construyeron astilleros, sin embargo a la muerte del virrey Luis de Velasco, la Real Audiencia de México mandó destruirlos. Los últimos barcos construidos fueron los utilizados en la famosa expedición de Legazpi y Urdaneta que partió del Puerto de La Navidad en noviembre de 1564.

Una vez destruido el astillero y elegido Acapulco como puerto terminal de la ruta transpacífica se extinguió la vida de este histórico puerto. Aunque en algunas ocasiones el Galeón en su ruta de Manila a Acapulco aportó en La Navidad por razones de emergencias, este no pasó de ser un poblado de pescadores, como continúa siendo hasta nuestros días, actualmente se levanta en este lugar un monumento que conmemora el viaje de Legazpi y Urdaneta, erigido durante las celebraciones del IV centenario de la hispanización de las Filipinas.

Acapulco.

Este puerto fue seleccionado por Fray Andrés de Urdaneta como la terminal de la ruta al Pacífico, debido a su cercanía a la Ciudad de México (416 Km aprox) y a sus características geográficas (**ver mapa 10**). Además a él llegaban también las naves provenientes del Callao, Guayaquil y Sonsonate en América Central. De ahí partieron algunas de las expediciones a California y las costas del Pacífico norte. En promedio se calcula fondeaban diez barcos por año en este puerto, lo cual lo constituía en uno de los puertos más importantes del Pacífico americano, junto con Panamá y El Callao. Felipe II dio a la Villa de Acapulco el título de ciudad, hecho que confirmó Carlos IV en 1799.

⁵⁶ Hoy Barra de Navidad y Melaque Estado de Jalisco.

⁵⁷ *vid. supra*, Capítulo 1.



MAPA No. 10
Mapa del puerto de Acapulco, siglo XVIII.
 Fuente: Armella de Aspe Virginia, et. al. *El Galeón del Pacífico*. p.96

Según las crónicas la ciudad no era más que un caserío que renacía cada año con la llegada del galeón de Manila, con este motivo se realizaba una feria comercial a la que acudían los comerciantes de todo el país y de otras partes del continente, a comprar los bienes traídos de Asia. La feria duraba más de un mes, hasta que todos los artículos habían sido vendidos. Regularmente también llegaban naves del Perú pero estas no causaban tal conmoción. Una vez terminada la feria volvía la tranquilidad al pueblo.

No hubo grandes construcciones civiles ni religiosas, una de las únicas ordenes religiosas que se estableció en Acapulco fueron los Dieguinos quienes construyeron un hospital que subsistió hasta principios de este siglo, atendido por los frailes hipólitos. La única edificación de importancia que se construyó en el Puerto fue el Fuerte de San Diego, como defensa del puerto y protección de los galeones que iban o venían de Manila. La fortaleza consta de cinco baluartes tiene cabida para 2,000 hombres con víveres, municiones y agua potable para un año.⁵⁸

El 11 de octubre de 1615 los corsarios atacaron el puerto, saqueándolo y causando grandes destrozos, esto motivó que se decidiera fortificarlo. Se le encargo al holandés Adrián Boot⁵⁹ el diseño del castillo. Este fue construido de 1615 a 1617. En agosto de 1624 los piratas volvieron a atacar. En 1742 el pirata Anson estuvo, cerca de Acapulco, en espera del Galeón, el gobierno virreinal decidió aplazar el viaje de la nao hasta el próximo año.⁶⁰ Ya en el siglo XVIII un terremoto destruyó parte del castillo y fue reconstruido y ampliado de 1778 a 1783. El fuerte aún se mantiene como la única construcción colonial de Acapulco, mudo testigo del vertiginoso cambio que a lo largo de los siglos ha experimentado este puerto.⁶¹

En resumen se puede decir que Acapulco tenía las siguientes funciones básicas: "abrigar en su bien resguardada bahía a los galeones españoles que llevaban a cabo el comercio reglamentado por la corona; celebrar la feria con los productos asiáticos; servir de centro de distribución a todo el interior de la Nueva España y finalmente, ser puerto de embarque de los capitales y productos que se exportaban al Asia⁶² y Sudamérica, ya que también tenía contacto con los puertos sudamericanos de la costa del Pacífico: El Callao, Guayaquil, Panamá y Sonsonate.

Cabe señalar que algunas de las mercancías provenientes de Asia, en Acapulco eran compradas por comerciantes sudamericanos y enviadas al Perú, aunque en 1766 esta práctica fue limitada e impuestas mayores prohibiciones.

58 Gorbea Trueba, *El fuerte de San Diego*, p. 21

59 Quien también participó en los proyectos de defensa de San Juan de Ulúa y en las obras de desagüe del Valle de México.

60 Gorbea Trueba, *op. cit.* p. 15

61 Actualmente el Fuerte de San Diego alberga el Museo de Acapulco dedicado a la nao de la China y al comercio transpacífico.

62 Sánchez Navarro de Pintado, Beatriz, *Marfiles Cristianos del Oriente en México*. pp.47-51

En 1811 durante la guerra de independencia, José María Morelos toma el Puerto de Acapulco y los insurgentes se apoderan del galeón anclado en ese momento, esto ocasionará que el puerto final de la ruta sea trasladado de Acapulco a San Blas. El Fuerte cayó en manos de los insurgentes hasta agosto de 1813, momento en el cual José Ma. Morelos dijo su famosa frase *¡viva España hermana, no dominadora de América!* ⁶³

California.

La nao de la China también influyó en el desarrollo de California, tanto la Alta como la Baja. En el viaje de retorno el galeón llegaba a costas de California a la altura del Cabo Mendocino, de ahí bajaba contorneando la costa hasta llegar a Acapulco. El tornaviaje era la ruta que presentaba mayores dificultades, el más largo, muchos pasajeros morían en el trayecto, producto de las enfermedades, el escorbuto era una de las más temidas.

Por este motivo, en el siglo XVII, surgió la idea de crear un puerto en la costa de California que sirviera de abastecimiento y descanso antes de concluir la travesía transpacífica. En este puerto los pasajeros se recuperarían para posteriormente continuar el viaje a Acapulco. Paralelo a esta iniciativa los frailes jesuitas encabezados por el padre Kino habían comenzado la colonización y evangelización de la región. La primera misión estable fue la misión jesuita de la Virgen de Loreto de 1698.⁶⁴

En 1730, los jesuitas fundaron otra misión en el sur de la península, en San José del Cabo donde en varias ocasiones los galeones llegaron y recibieron auxilio de los padres. Con la expulsión de los jesuitas del imperio español, la orden franciscana se estableció en Alta California y fray Junípero Serra fundó su famoso "rosario" de misiones a lo largo de la costa.⁶⁵

Ante esta situación el gobierno virreinal ordenó la habilitación del puerto de Monterrey en la costa de Alta California como puerto de escala de la nao, en este lugar existía una misión. Se construyó un presidio para defender el lugar.⁶⁶ Francisco Javier Clavijero en su *Historia de la Antigua o Baja California*, dice que el padre Basaldúa a principios del S. XVIII le pide al Virrey que

⁶³ Gorbea Trueba, *op. cit.* p. 39

⁶⁴ Hoy la ciudad y complejo turístico de Loreto, Baja California Sur. Cabe señalar que la primera misión fundada en California fue la de San Juan Londá en 1697, un año antes que la de Loreto, sin embargo no prosperó, Loreto se convirtió en la capital de las misiones.

⁶⁵ Que posteriormente se convertirían en las prósperas ciudades de San Francisco, Los Angeles, San Diego etc. que con la independencia de México y su posterior anexión a los Estados Unidos retomarían el papel abandonado por México en la cuenca del Pacífico.
vid. infra, Capítulo IV.

⁶⁶ Guarnición militar, sitio con tropas acantonadas con el objetivo de defender a la población y asegurar el dominio español.

"estableciese de acuerdo con los jesuitas un presidio de 30 soldados con su capitán en la costa del mar Pacífico, en el punto más septentrional que fueses posible tanto para la seguridad de aquel país, como para que sirviese de escala a los navíos de Filipinas".⁶⁷

Debido a que muchos pasajeros venían con escorbuto los frailes fomentaron el cultivo de cítricos en esta zona, frutas necesarias para la cura de esta enfermedad. El origen del floreciente cultivo de cítricos de California proviene de esta época. Posteriormente en 1716 los religiosos jesuitas solicitan al virrey "un nuevo presidio en el Cabo de San Lucas, donde pudiesen acogerse sin riesgos y tomar refresco las naves de Filipinas".⁶⁸

Los religiosos utilizarán ante el gobierno virreinal el argumento de la escala de la nao de Manila para solicitar apoyo gubernamental, aunque en realidad el galeón pocas veces aportó en esta zona. En 1794 una balandra de la carrera de Acapulco, procedente de Cavite hace arribada en el puerto de Monterrey.⁶⁹ Como este hecho se produjeron numerosos más en los puertos de la costa de California, durante los 250 años que duró la ruta.

A finales del siglo XVIII se decide fortificar los puertos de California para garantizar su seguridad y la de las costas por las que transitaba el galeón, concretamente se mencionó la población de San Francisco; ya que era el puerto que avistaba el galeón después de la larga travesía transpacífica. En 1793 el gobernador de la península informa que "con toda diligencia se ha hecho acopio de materiales para la fábrica de la fortificación del puerto de San Francisco, pero que a pesar de ello aún no se ha concluido la obra",⁷⁰ y nunca se concluyó.

Para 1810 existían presidios en California en San Diego, Santa Bárbara, Monterrey y San Francisco, todas poblaciones ubicadas en la costa del Pacífico y que en varias ocasiones fueron visitadas por el famoso galeón.

San Blas

El puerto de San Blas en la costa de Nayarit comenzó también a servir de escala a la nao, en este lugar se tenían vigías en espera de la llegada del galeón, al verlo aparecer en el horizonte inmediatamente enviaban mensajeros a Guadalajara, México y Acapulco para preparar la llegada de la nao a este último puerto, comenzar a organizar la feria y llevar a cabo todos los trámites pertinentes.

67 Clavijero, *Historia de la Antigua o Baja California*, p. 117

68 Clavijero, *op.cit.* p.139

69 *Guía del Archivo Histórico de Hacienda*, Ramo Marina, Monterrey, 1794, 2 fojas, Leg 477-12

70 *Guía del Archivo Histórico de . . . Ramo Marina*, leg. 477-82, 2 fojas.

El puerto fue abierto formalmente al comercio transpacífico en 1810, sin embargo desde tiempo atrás la nao hacia una pequeña escala en la cual se realizaban algunas transacciones comerciales con mercaderes de Guadalajara que acudían a este puerto para tener las primicias del comercio.

Con la guerra de independencia, Acapulco quedó inhabilitado y San Blas fue en donde llegó el galeón de Manila en varias ocasiones. En 1815 con la supresión de la Nao de Manila, el gobierno habilitó a los comerciantes particulares "bajo el permiso de quinientos mil pesos y un millón de retorno".⁷¹ Aún en la actualidad se aizan las ruinas de la contaduría, la aduana y algunos otros restos de edificios y cañones que nos recuerdan este pasaje de la historia de San Blas.

2.3.3. Comunicaciones en Filipinas.

Filipinas al constituir un archipiélago formado por más de 7,000 islas, las comunicaciones fueron principalmente de índole marítimo. En cada una de las islas existió una ciudad o poblado principal en la mayoría de los casos costeros y con facilidades portuarias.

Sin embargo el hecho de ser un archipiélago afectó al dominio español sobre las islas, ya que era muy difícil, por causas de las comunicaciones, mantener el control de éstas, concretamente las más alejadas, al sur Mindanao, Sulu, Jolo, quienes además de tener población de religión islámica, estaban localizadas cerca de las zonas musulmanas de Borneo y las Molucas, de donde recibían apoyo para la resistencia.

Como se mencionó anteriormente las comunicaciones terrestres fueron escasas y deficientes, de hecho, hasta en la misma isla de Luzón, la más importante del archipiélago, las poblaciones hispanas se ubicaron en los alrededores de Manila y en las costas. El interior permaneció poco explorado hasta inicios del S.XX. y con muy pocos caminos.

Los puertos constituyeron la principal vía de comunicación de las islas con la ciudad capital, Manila y de ahí con México. Por este motivo, fue necesario encontrar bahías seguras y profundas donde establecer los poblados y puertos. En muchos de los casos estas poblaciones ya existían desde la época prehispánica.

Asimismo dada la importancia que tenía mantener abiertos y seguros los puertos para garantizar la comunicación entre las islas, fue necesario crear todo un complejo sistema defensivo. Se levantaron fuertes y baluartes en sitios estratégicos. La bahía de Manila fue la más protegida ya que además de la importancia que tenía como capital de la colonia era la ciudad más rica del archipiélago y una de las importantes de Asia.

71 *Guía del Archivo Histórico* . . . Ramo Consulados, 1815, Leg. 426-20, 12 fojas.

2.3.3.1. Manila.

La posición geoestratégica de Manila sirvió de nexo entre el Virreinato de Nueva España y la región del Pacífico asiático. La ciudad ubicada en la isla de Luzón, al fondo de una bahía, constituía un puerto natural excelente, probablemente uno de los mejores del mundo (ver mapa 11).

Por su excepcional situación y riqueza el puerto fue atacado numerosas veces por chinos, ingleses y holandeses, quienes intentaron incorporarlo a sus dominios. Por este motivo se creó un sistema defensivo para proteger a la ciudad de los ataques. El casco urbano fue totalmente amurallado.

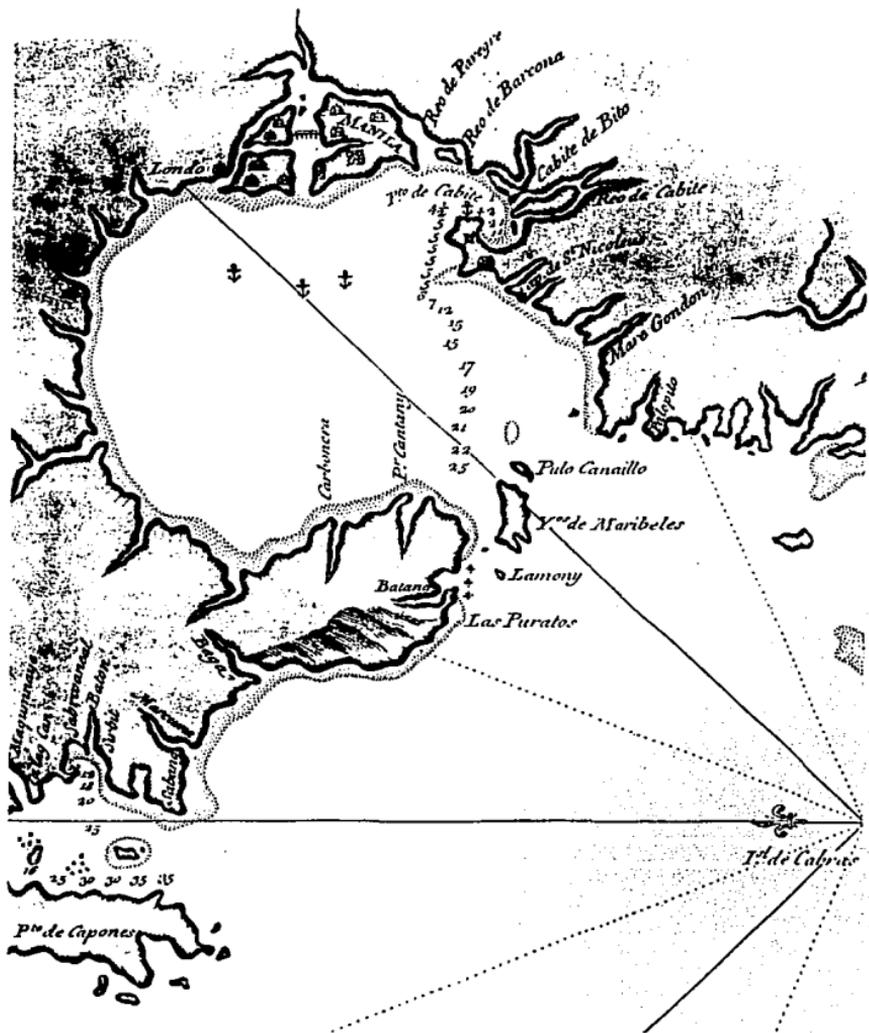
Para fines del siglo XVII las fortificaciones del puerto de Manila estaban integradas por "cinco cortinas, seis baluartes y el Rebellín de la Puerta Real de Bagumbaya".⁷² El acceso a la ciudad lo facilitaban cinco puertas, además de un Postigo de la Fuerza de Santiago que era ciudadela y tenía la forma de llave en la barra del río, y la Tenaza Real. Extramuros de Manila existían también una serie de defensas: en primer lugar el fortín del puente del Río Pasig; el reducto de tierras y fajinas para defensa de puentes y calzadas de Santiago y San Pedro; cuatro baterías; una torre; y el rebellín de Bagumbayá. Finalmente la Luneta y los reductos en el frente de la Marina".⁷³

Estas fortalezas, murallas y bastiones le daban a Manila un aire similar al de las ciudades caribeñas, La Habana, Santiago, Santo Domingo, Portobelo, Cartagena o Panamá, las cuales al igual que la capital filipina tenían la amenaza constante de los ataques de corsarios y piratas. Las construcciones militares de Manila fueron construidas con tal fortaleza que resistieron durante la segunda guerra mundial el bombardeo y el ataque japonés y aún hoy en día se alzan constituyéndose en digno monumento al pasado de la ciudad.

El puerto de Manila era visitado anualmente por el Galeón que venía de Acapulco, lo cual no quiere decir que era el único navío que recalaba en su puerto, sino al contrario, Manila se convirtió en uno de los más bulliciosos puertos del Pacífico asiático, ahí llegaban navíos procedentes de China, Japón, Indochina, las colonias portuguesas en Asia, las islas de Indonesia y hasta de la India. Esta condición de puerto cosmopolita la ha mantenido Manila hasta nuestros días, sin embargo ya no como primer puerto de oriente, lugar que han pasado a ocupar Hong Kong y Singapur.

⁷² Calderón Quijano José Antonio, *Las fortificaciones en América durante la edad moderna*, Buenavista de Indias p.3

⁷³ *ibidem*



MAPA No. 11
Mapa de la Bahía de Manila, siglo XVIII.

Fuente: Sánchez Navarro de Pintado, Beatriz, *Marfiles Cristianos de Oriente en México*. p.59

2.3.3.2. Cavite.

El segundo puerto en importancia del archipiélago lo constituyó Cavite, situado en la entrada de la bahía de Manila, que es de donde realmente partían los galeones con destino a Acapulco. Cavite se localiza sobre una lengua de tierra al suroeste no muy lejos de Manila. En sí constituía el acceso de la ciudad.

Debido a su importancia se constituyó en la segunda ciudad de la colonia y fue conocida como la "llave y defensa" de Manila, era ahí donde se ubicaban los astilleros y resguardos de los galeones, antes de salir en julio de cada año con destino a México.

Al puerto de Cavite llegaban las naves y galeones de mayor tamaño y era ahí donde cargaban y descargaban las mercancías, por lo tanto desde el punto de vista de la ruta transpacífica su importancia era mayor.

En este lugar, desde el siglo XVII se comenzó a construir un sistema defensivo. "Para 1765 el plano del puerto de Cavite da a conocer las siguientes defensas: El castillo de San Felipe; los tres baluartes; dos torreones; y la puerta de Baga. En 1767 existía también la Plataforma de Guadalupe".⁷⁴

2.3.3.3. Otros puertos de las islas.

Los puertos que tuvieron contacto directamente con el exterior y fueron protagonistas de la ruta transpacífica fueron Manila y Cavite, sin embargo en las islas existieron otros los cuales, aunque de importancia menor, también en alguna ocasión recibieron navíos extranjeros o incluso hasta al mismo galeón.

En este sentido sobresale Zamboanga, en la Isla de Mindanao, que fue el puerto utilizado para controlar las islas del sur del archipiélago, su importancia como puerto fue más de control político y de estrategia que comercial. Por este motivo se levantó un castillo y una fortificación, para defender a esta población, la cual fue numerosas veces asediada.

Debido a su cercanía con las Islas Molucas y Borneo, se comerciaba en este puerto con especias, las cuales posteriormente eran enviadas a Manila y de ahí a América y Europa. Curiosamente, las especias, que fue el producto que motivó toda la colonización europea en la zona, no se encontraban en las Filipinas, salvo un poco en las islas del sur.

Otros puertos menores también fueron dotados de fortalezas, castillos o bastiones: San Francisco en Nueva Segovia, Higán, Dapitán y Cagayán en Cebú etc. Todos estos de importancia menor.

⁷⁴ Calderón Quijano, Antonio, *op. cit.* p.6

**EN TI SE JUNTA ESPAÑA CON LA CHINA
ITALIA CON JAPON, Y FINALMENTE
UN MUNDO ENTERO EN TRATO Y DISCIPLINA**

**EN TI DE LOS TESOROS DEL PONIENTE
SE GOZA LO MEJOR, EN TI LA NATA
DE CUANTO ENTRE LUZ CRIA EL ORIENTE. . .**

Fragmento de "Grandeza Mexicana" de Bernardo de Balbuena

3. DESCRIPCION Y ANALISIS DEL COMERCIO TRANSPACIFICO.

3.1. Relaciones Comerciales de la Nueva España con Filipinas.

Desde la llegada de Magallanes a las islas y durante las siguientes expediciones que motivaron la conquista hispana de las islas, siempre estuvo presente el intercambio comercial.

Sin embargo, no es sino hasta 1565 con el viaje de Andrés de Urdaneta cuando este tráfico comercial se regulariza. Los viajes transpacíficos comienzan a hacerse más frecuentes, motivados por la posibilidad, tan anhelada durante años, de llegar al mítico oriente, "generador de riqueza". Si bien las Filipinas no tenían las especias de las Molucas o los tesoros de la China y Cipango, sí constituían una entrada a estas riquezas.

El archipiélago filipino, localizado entre Japón y las Molucas frente a las costas chinas, se localiza en una posición privilegiada para centralizar el tráfico comercial del Pacífico. Los colonizadores pensaron que el archipiélago podría tener respecto a Asia, el papel que tuvieron las Antillas en la conquista de América. De hecho las islas se constituyeron en la puerta americana de Asia y por ella se realizó el comercio con la Nueva España.

3.1.1. Establecimiento de la ruta comercial Acapulco-Manila.

Como ya se mencionó, el establecimiento de la ruta comercial transpacífica tiene su origen en la expedición de Legazpi y Urdaneta, en 1565. Una vez que Andrés de Urdaneta descubrió la forma de retornar de Asia a América, se cerró el círculo que posibilitaría el comercio por casi 250 años.

Cuando Urdaneta retornó, en México se comenzó a preparar una nueva expedición de apoyo a Legazpi y a sus hombres que habían permanecido en las islas. Esta salió con hombres y herramientas necesarias para iniciar la colonización del archipiélago.

En un inicio no se reguló el número de navíos que podían realizar el viaje, de hecho, en esa época se hacían varios viajes anuales para poder apoyar la tarea de conquista y colonización. En los de ida se transportaban animales domésticos, hombres y materiales no existentes en el país y en los viajes de retorno comenzaron a enviarse mercancías y productos comerciados con los chinos de Manila. Este fue el inicio de la ruta con carácter comercial.

El intercambio fue aumentando hasta llegar a constituirse en la base de la economía del archipiélago. El comercio transpacífico comenzó a representar una seria competencia para los

comerciantes sevillanos, quienes tenían el monopolio del comercio americano, ya que los novohispanos comenzaron a tener otra fuente de productos manufacturados, en muchos de los casos de mejor calidad y más baratos.

Las casas mercantiles de Sevilla y Cádiz, ante las pérdidas que para ellas representaba el comercio de Nueva España con Asia, presionaron ante la corona para que se limitara el comercio transpacífico. De este modo se dispuso que anualmente sólo se permitiría un barco de ida y uno de retorno. Esta prohibición ocasionó que el floreciente comercio transpacífico, que en esa época realizaba hasta cinco o seis viajes anuales, fuera totalmente limitado

Así tenemos que sólo se realizó una carrera anual, en algunos años excepcionalmente hubo algunas más.¹ Los viajes estaban totalmente regulados por el gobierno, quien también determinó el tonelaje de los navíos que estaban autorizados a hacer la travesía.

3.1.2. La ruta.

Los galeones zarpaban de Cavite, costeaban las islas hacia el sur pasando por el estrecho que forman Mindanao y Luzón y entraban al Pacífico por el estrecho de San Bernardino que separa a las islas de Camarines y Samar; este trayecto tardaba "de dos a tres meses en los casos normales, pues los vientos contrarios detenían tanto el navío que pasada la época favorable para el viaje, había de regresar de arribada a Cavite".²

De ahí el galeón continuaba hacia el noreste hasta pasar la isla más septentrional de las Marianas y de ahí seguía navegando hacia el norte hasta alcanzar los 37 grados aproximadamente, a la altura de las costas de Japón, donde iniciaban la navegación transpacífica aprovechando la corriente del Kuro - Shivo.³

"Antes de llegar a la costa californiana se comenzaban a ver las famosas "señas"; primero aguas malas y luego sucesivamente, los delfines o perritos; las porras, hierbas de largas raíces que flotaban, y las balsas, grandes manojos de hierbas flotantes".⁴ Estas señas indicaban que el litoral americano se encontraba cerca. En este punto los pilotos tenían dos opciones virar en ese momento hacia el sur, hasta encontrar las islas de Cedros o Guadalupe y San Martín, o seguir hasta encontrar la costa e ir bordeando hasta Cabo San Lucas, donde cruzaban el Golfo de California hasta las costas de Jalisco y de ahí a Acapulco (ver mapa 12).

¹ *vid. infra*, Apéndice, documento No.11.

² Díaz: *Tratado de Ma. L. Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730 y 1733)*, p.1.

³ Se utilizó un margen entre los 31 y 44 grados para cruzar el Pacífico.

⁴ Bernabeu, Salvador, *El Pacífico Ilustrado*, p.66



MAPA No. 12
Ruta de los galeones.
 Fuente: National Geographic, *The Track of the Manila Galleons*

Este viaje duraba 6 meses aproximadamente, como caso excepcional el San Jerónimo en 1598 empleó 4 meses y el Galeón Fama en 1798 3 meses 21 días, sin embargo también los hubo que tardaron 10 meses y más.

En 1730 se presentó al gobernador Valdés Tamón un nuevo derrotero hacia el norte siguiendo la costa de la isla de Luzón por el Cabo Engaño, rumbo a las Marianas y de ahí por la ruta normal hacia Nueva España. Esta nueva ruta evitaría la navegación por las difíciles aguas interiores del archipiélago. Sin embargo la nueva ruta afectaba a los comerciantes quienes tenían ya montada una red de "factorías" en las islas donde se realizaba el contrabando y la carga fuera de registro. Fueron tales las presiones, que la nueva ruta no fue aceptada y hasta el último galeón utilizó el derrotero del estrecho de San Bernardino.

3.1.3. Las mercancías.

El comercio transpacífico estuvo caracterizado por un intercambio comercial basado en productos específicos: de Acapulco a Manila se enviaba principalmente plata mexicana acuñada y en lingotes, en sentido inverso mercancías y productos de lujo o suntuarios de procedencia china.

Nueva España adquiría de Asia aquellas mercancías y productos elaborados, cuya fabricación estaba prohibida en México y tenían el monopolio los comerciantes de Sevilla y Cádiz, quienes tenían la exclusividad de surtir, a precios exorbitantes, a los habitantes del Nuevo Mundo.

Con la ruta comercial de Asia a América, Nueva España se constituía en el único establecimiento español con relaciones comerciales directas con Asia. Esta situación molestó a los comerciantes de Sevilla y Cádiz, quienes veían afectados sus intereses.

En el análisis de las mercancías intercambiadas en el comercio con Asia, se pone de manifiesto el principal obstáculo en el desarrollo de la economía novohispana: el intercambio de metales preciosos por objetos de lujo. Es decir la descapitalización de las cajas reales, la Real Hacienda y del país en general.

Mercancías de Asia a América.

El intercambio comercial, llevó consigo un intercambio cultural, el cual se reflejó en las mercancías comerciadas. Las artes orientales fueron adaptadas a los gustos occidentales y esto dió origen a la escuela artística denominada "ibero-oriental", que comprende las piezas y obras creadas en las colonias y establecimientos hispano-portugueses en Asia. Las mercancías transportadas por el galeón eran en su mayoría piezas con estas características.

Como centro comercial del Pacífico, Manila estaba enlazada con China, Japón, Siam, Camboya, Tonkín, la India, Borneo, Java, las Molucas etc., las naves que hacían estas rutas llevaban a este puerto sus múltiples productos. Los galeones de la carrera cargaban en Manila estas mercancías procedentes de los países asiáticos, mismas que siempre han maravillado a americanos y europeos: marfiles, sedas, telas, perlas, zafiros, jade, lacas, muebles, porcelanas, canela, clavo, pimienta, curry etc.

Estos artículos suntuarios constituían los principales productos que se trasladaban desde Manila hasta Acapulco, algunos de los cuales continuarían el viaje a través del Atlántico y terminarían en alguna iglesia o casa de España.

Los marfiles.- Una de las principales mercancías importadas de Asia para Acapulco fueron las piezas y esculturas hechas en marfil, famosas por su belleza. Estas esculturas constituyen algunas de las obras más importantes del arte ibero-oriental.

Las características principales de estas piezas son las siguientes:

"- Se trata siempre de la producción de imágenes religiosas.

- Están hechas íntegramente en marfil, o bien en marfil montado en madera.

- Se siguen básicamente los cánones de la escultura religiosa predominante en la península ibérica y en la Nueva España, aunque afectados por alguno de los tres siguientes factores:

+ Una tendencia arcaizante, manifestada en una inclinación hacia la imaginería del gótico tardío.

+ El estilo de los ejemplares derivados de la bien conocida escuela flamenca del siglo XVI.

+ La influencia de la escuela andaluza de escultura de los siglos XVI y XVII, la cual es asimilada por la Nueva España.

- Se acepta la contribución hibridizante de los artífices y artesanos chinos o hindúes, quienes aportan caracteres autóctonos e imprimen diferencias inconfundibles, por su genialidad, ingenuidad o primitivismo, a los prototipos europeos y novohispanos que les sirvieron de modelo".⁵

⁵ Sánchez Navarro de Pintado, Beatriz, *op. cit.*, p.63.

Según su origen se dividen en: piezas indo-portuguesas (colonias portuguesas en la India), hispano-chinas (de China, Macao y los chinos residentes en Manila), hispano-filipinas (de artistas filipinos) e hispano-mexicanas (piezas de marfil oriental talladas en México). Cada una con características muy definidas. Cabe mencionar que uno de los principales lugares de procedencia del marfil es Siam, donde el marfil era de muy buena calidad.

La investigadora Margarita Estella se ha dedicado a catalogar las piezas de marfil de procedencia oriental existentes en España, México y otros lugares de América y Europa.⁶ Ha logrado encontrar y clasificar aproximadamente 600 obras de eboraria ibero-oriental, principalmente en iglesias, conventos, museos y colecciones particulares de México y España. Llamen la atención las representaciones de la Virgen de Guadalupe, elaboradas principalmente durante el S XVIII, en éstas predominan rasgos orientales en la expresión del rostro.⁷

En México destacan las colecciones del Museo Nacional del Virreinato, cuya colección procede en gran parte del antiguo Museo de la Catedral de México, del Museo Franz Mayer y del Museo Nacional de Historia en Chapultepec. Aunque la mayoría de las piezas se encuentran en colecciones particulares, además existen numerosas piezas en iglesias y catedrales de todo el país.

Los textiles y las sedas.- Los textiles y concretamente la seda fueron algunos de los productos chinos más preciados por los novohispanos. La seda fue introducida a México durante el siglo XVI desde España, sin embargo su producción, como la de otros textiles, fue muy restringida en la colonia. La producción de morera en el país tuvo éxito en algunas zonas, concretamente en la Mixteca. Sin embargo las disposiciones oficiales limitaron la producción textil en América y fomentaron la venta de seda española. Los comerciantes andaluces ganaban cuantiosas sumas con la venta de estos productos en las colonias americanas.

El establecimiento del intercambio comercial transpacífico permitió la llegada de telas orientales al mercado novohispano. Las sedas y textiles chinos, de buena calidad y precios inferiores a los españoles pronto inundaron el mercado. Las telas llegaban a la Nueva España en forma de lienzos para ser trabajadas aquí o en prendas ya confeccionadas como chalecos, casacas, sobremesas, ropas religiosas y mantones.

⁶ Estella Marcos Margarita, *La escultura barroca de marfil en España*.

Estella Marcos Margarita, *Marfiles Hispano-Filipinos en las colecciones particulares*.

⁷ En el Museo de la Basílica de Guadalupe existe una bella pieza de marfil que representa a la Virgen de Guadalupe, mide 48 cm y es del primer tercio del S XVII. de la Torre Villar Ernesto et. al. *Album del 450 aniversario de las apariciones de Nuestra Señora de Guadalupe*, p. 195.

Una de las características principales de las sedas chinas de esa época consiste en la incorporación de hilos de oro o plata a la trama de la tela, así como la aplicación de lentejuelas y laminillas de oro.

Debido a la dificultad que representa la conservación del material textil, hasta nuestros días han llegado pocos ejemplos de estos productos, que en su momento fueron muy populares y que constituían el principal producto que traía el galeón de Manila. Los principales ejemplos que tenemos hoy en día lo constituyen las vestimentas religiosas expuestas en el Museo Nacional de Historia en Chapultepec y en el Museo Nacional del Virreinato en Tepotzotlán.

Existe además la creencia de que fue a través de la nao de Filipinas que se generalizó el uso en México de la prenda femenina denominada rebozo y que hoy en día constituye parte integral de cualquier traje típico mexicano. Los rebozos más antiguos existentes en México son de manufactura oriental y en muchos de los casos con escenas chinescas.

El mantón de Manila.- Aún en la actualidad sobrevive en el léxico mexicano la expresión "mantón de Manila" para referirse a un tipo de chal. Los "mantones de Manila" eran algunas de las prendas más populares que traía el galeón de Asia. No había dama novohispana que no tuviera una de estas prendas en su ajuar. El término se popularizó y trascendió, y se continúa usando entre la gente mayor. Actualmente existen ejemplos de estas piezas en colecciones particulares y en el Museo del Virreinato en Tepotzotlán. En España el término también se popularizó y existen ejemplares muy notables en diversos museos de la península.

El algodón.- En el siglo XVIII el algodón sustituye a la seda como principal producto textil del comercio. Las telas de algodón provenían de la India y su comercialización estaba manejada por los ingleses. Sus costos eran muy baratos de ahí su popularidad.

La porcelana y la cerámica.- La porcelana china es una de las artes asiáticas con mayor renombre en el mundo, y no podía escapar de participar en el comercio transpacífico. En Europa fue introducida desde tiempos de Marco Polo, e inmediatamente trató de ser igualada por los ceramistas alemanes y franceses tanto en calidad como en diseño y colores.

La porcelana china ha sido estudiada conforme a las dinastías en que fueron realizadas las piezas, así tenemos que la porcelana china comercializada por el galeón corresponde a dos períodos: la porcelana de la dinastía Ming (1344-1644) y la porcelana de la dinastía Ching (1644-1909).

Cabe señalar, que según los expertos la porcelana de la Dinastía Ming puede considerarse como la de mayor calidad que se produjo en China, tanto en diseños y colores como en texturas. La porcelana de la Dinastía Ching es considerada como una imitación de la anterior, siempre de menor calidad y por lo mismo en decadencia.

Existió un otro tipo de porcelana china, el denominado "porcelana china de exportación", diseñado, como su nombre lo indica para su exportación a América y Europa. Estas piezas de gusto más occidental constituían en su mayoría vajillas que las familias nobles mandaban hacer con su escudo.

Estas piezas eran realizadas en Manila por artesanos chinos y japoneses o en Cantón, Macao y los puertos chinos de la costa donde hubiere factorías occidentales. Una de las piezas más populares fueron los tibores, los cuales durante la travesía transpacífica servían para almacenar alimentos y en la Nueva España eran utilizados como dulceros y chocolateros.

Cabe destacar que la forma y decoración de estos tibores fue imitada por los ceramistas mexicanos y hoy constituyen algunas de las piezas más típicas que se realizan en talavera de Puebla o mayólica de Guanajuato.

Entre las piezas de gusto totalmente novohispano destaca las llamadas "mancerinas" que son en realidad una taza pegada a un plato, esta pieza tiene su origen con el virrey de Mancera quien tenía "mal de parkinson", y para que tomara su chocolate, inventaron esta pieza, que luego fue producida en China, como una pieza fundamental de las vajillas hechas con porcelana de exportación.

El Museo Franz Mayer posee una buena colección de piezas chinas traídas a México en el Galeón. Cabe mencionar que el Museo de la Cerámica de Santo Domingo, en la República Dominicana, se encuentran varias piezas de la dinastía Ming, encontradas en el fondo del mar, producto del naufragio de un galeón. Estas piezas de procedencia chinas fueron embarcadas en Manila cruzaron el Pacífico llegaron a Acapulco por tierra fueron transportadas a Veracruz y de ahí embarcadas para España. La nave que los transportaba pasó por Santo Domingo y ahí naufragó.

El ejemplo antes mencionado nos muestra la importancia de la universalidad que da el imperio español al mundo uniendo rincones de la tierra antes aislados entre sí.

Los muebles.- Las nobles familias novohispanas y españolas mandaban traer de Manila: sillas, roperos, biombos, bargeños, escritorios, baúles y cajas que conformaban parte integral del mobiliario de la aristocracia. Por lo general estos muebles venían sobre pedido y engalanaban las residencias de la una vez llamada "ciudad de los palacios".

Los muebles eran realizados en Manila y en las costas de China, utilizaban maderas finas y existían diversos tipos de trabajos: con incrustaciones de carey y concha nacar, madera taraceada, lacas o tallado en madera. Por lo general eran piezas grandes, lo que hacía más difícil su transportación y aumentaba su valor, actualmente algunas de las piezas que aún se conservan forman parte de los museos de artes decorativas tales como los Museos Bello en Puebla, las colecciones de BANAMEX y el Museo Franz Mayer entre otros.

Cabe mencionar que en el Fuerte de San Diego en Acapulco se estableció un museo dedicado a la historia del puerto y al comercio transpacífico. A este se han trasladado algunas piezas de importancia considerable, provenientes de Manila y el Pacífico Aslático.

Las especias.- Estos productos, que motivaron los viajes transpacíficos, constituyeron una de las mercancías más preciadas en el comercio de la nao de Manila. Cabe mencionar que en las Islas Filipinas no se encontraban en la cantidad y variedad como las había en las Islas Molucas, ricas en estos productos.

En la Isla de Mindanao en el sur del archipiélago se producen algunas especias las cuales eran enviadas en el galeón a México. Existió un comercio más o menos regular con las colonias holandesas que enviaban especias a Filipinas, sin embargo debido a la tradicional rivalidad hispano-holandesa este comercio fue limitado por las autoridades españolas.

El contrabando jugó un papel muy importante en su comercio, concretamente los piratas y pueblos musulmanes del sur del archipiélago se dedicaban a traficar estos productos con las colonias holandesas y los introducían de manera ilegal al mercado filipino y concretamente al galeón.

Asimismo se recibían vía Ceylán y la India, a través de los comerciantes portugueses especias de estos países como: canela de Ceylán, té de la India etc. Las principales especias comerciadas fueron: canela, pimienta y clavo.

Las lacas.- Los objetos laqueados que traía el galeón provenían de diversos países de Asia, principalmente de China y Japón, aunque también llegaron de algunas regiones del sudeste asiático.

Las lacas venían en forma de muebles, roperos, biombos, bateas, jícaras, etc. tenían como principales consumidores al igual que numerosos productos de la nao, las familias, tanto novohispanas como españolas. Es por eso que muchas de las piezas que han sobrevivido hasta nuestros días pertenecen a colecciones privadas. El Museo Nacional del Virreinato en Tepotzotlán y el Franz Mayer en la ciudad de México poseen unas ricas colecciones de éstas piezas.

Piezas Especiales. Algunas piezas muy importantes para el patrimonio artístico nacional proceden de Asia y fueron transportadas hasta Acapulco. Concretamente debemos resaltar las rejas del coro de la Catedral de México, el facistol del mismo coro, las puertas de la casa de los Condes de Callmaya, hoy Museo de la ciudad de México entre otras piezas. Cada uno de los objetos antes mencionados constituye una verdadera obra de arte.

Las rejas del coro de la Catedral Primada de México. El coro de la Catedral Primada de México, esta localizado en la nave central de dicha iglesia. Este espacio es un lugar donde los canónigos se reunían a entonar alabanzas a Dios, por este motivo era un espacio cerrado independiente del resto de la iglesia. El coro esta formado por una sillería en forma de herradura orientada hacia el altar mayor. La boca de la herradura esta cerrada por una reja.

En 1721 el Cabildo de la Ciudad de México decidió colocar una nueva reja en el coro de la catedral. Con este fin se envió en el Galeón de Manila una solicitud para su construcción en la ciudad de Macao en China. Según dice la tradición se basó en un diseño del famoso pintor Nicolás Rodríguez Juárez y esta firmada por el Sr. Quiauló. El material que se utilizó fue una rara aleación de oro y cobre llamada tumbago y de calain, aleación de oro, cobre y plata.⁸

La reja fue elaborada en Macao trasladada a Manila, de ahí en Galeón a Acapulco donde fue transportada, desarmada en cajas, y llevada a lomo de mula hasta la Ciudad de México. En la capital, Gerónimo de Balbás se encargo de armarla y colocarla en su sitio. El 10 de marzo de 1730 fue estrenada.⁹ Con el incendio que sufrió el Coro de la catedral en 1967, la reja se ahumó y perdió su color original, sin embargo las llamas no alcanzaron a tan importante monumento.

El facistol del coro de la Catedral de México. El facistol (atril de proporciones mayores que se coloca en el coro de las iglesias, suele tener cuatro caras) del coro de la Catedral de México fue hecho en Filipinas y regalado a la Catedral por Manuel Antonio Rojo del Rio, arzobispo de Manila. La pieza llegó a México en 1770, desarmada con su respectivo plano.

Es de madera de tándalo y ébano, posee 10 figuras de marfil y esta firmado por *Josephus Nuñez*.¹⁰ El mueble fue severamente dañado, principalmente las piezas de marfil, por el incendio de 1967, en el cual se consumió parte de la sillería del coro.

⁸ Zeldívar Guerra, et. al. *Catedral de México, patrimonio artístico y cultural*. p.473

⁹ Novo Salvador, México, p.109

¹⁰ *Ibidem*

Después del incendio no ha sido debidamente restaurado, como el resto del coro, aún hoy en día constituye una de las principales piezas del tesoro de la Catedral de México, esperamos que pronto le sea devuelto su antiguo esplendor.

Las puertas de la Casa de los Condes de Calimaya. La Casa de los Condes de Santiago Calimaya, hoy Museo de la Ciudad de México, ubicada en la calle de Pino Suárez esquina con la calle de República del Salvador, posee las puertas, que a según de los especialistas son "las más bellas de la ciudad de México".

Los Condes de Calimaya, una de las familias nobles más importantes de la ciudad de México, eran clientes tradicionales de los productos de la nao de Filipinas. Estos personajes esperaban ansiosamente la llegada del galeón y la celebración de la feria comercial de Acapulco, a donde acudían para surtirse de todo este tipo de productos lujosos.

Las puertas de esta residencia, son talladas en madera al parecer de procedencia filipina, constituyen un verdadero tesoro para la ciudad, conocida alguna vez como la ciudad de los palacios.

Escultura del Arcángel San Miguel. Existe en México una escultura del arcángel San Miguel tallada en marfil durante el siglo XVII, considerada como la más grande escultura en marfil del mundo. Tiene una altura de un metro diez centímetros desde la base hasta la parte superior de la figura. Esta pieza forma parte de la Colección del Museo de la Basílica de Nuestra Señora de Guadalupe.

Púlpito de San Miguel del Milagro. En la parroquia del pueblo de San Miguel del Milagro, en el Estado de Tlaxcala existe un púlpito construido con los paneles de un biombo japonés traído en la Nao de Manila. Esta pieza adquiere mayor interés debido a lo raro que es encontrar biombo japoneses de esa época en México y a la maestría con lo cual fue adaptado como púlpito.

Mercancías de América a Asia.

La diversidad de mercancías de origen americano comerciadas con Asia fue mucho menor que a la inversa. La plata era el principal y casi único producto, además de algunas materias primas y otros metales.

En un principio no existió una regulación sobre las cantidades intercambiadas en el comercio transpacífico. Sin embargo durante este período hubo un creciente flujo de plata americana al Pacífico asiático a cambio de una cantidad más o menos estable de productos. En esa etapa estaba también permitido el intercambio con el Perú y los caudales de plata se veían fortalecidos no sólo por la plata de los centros mineros de México sino también por las de Potosí.

La plata.- El principal producto exportado de México a Manila lo constituía este metal, en barras y acuñado en monedas. De acuerdo a los registros de la Real Hacienda se ha calculado que entre 1570 y 1780 se exportó de México al Pacífico asiático entre 4,000 y 5,000 toneladas de plata.¹¹ Era tal la cantidad del metal que se exportaba que en el galeón existía un cargo llamado "maestre de platas" quien era el funcionario encargado de su custodia.

La moneda que mayor difusión tuvo en Asia fue el "real de a ocho" que era una moneda de plata que valía ocho reales de plata "vieja", sumamente apreciada en las naciones del Pacífico asiático por su pureza y alta calidad del metal. Esta tuvo diversos cuños las más famosas fueron la columnaria y la del busto que circularían desde el S.XVIII. En 1664 ya se comienza a popularizar en el Pacífico asiático el término "Spanish Dollar" para llamar al real de ocho o peso duro mexicano.¹²

En 1593 las autoridades decidieron limitar esta fuga de la plata americana y regularon las cantidades permitidas en el comercio transpacífico. Se determinó que el valor de las mercancías de oriente no excediese los 250,000 pesos, en tanto que la plata de retorno no fuera de un monto superior a 500,000 pesos. Para inicios del S.XIX esta cantidad había llegado a medio millón de pesos de ida y un millón de retorno. La finalidad de esta medida era aumentar los recursos de los comerciantes de Manila para asegurar la continuidad del comercio transpacífico.

Además para limitar la salida de sumas de plata excesivas en el galeón de Manila, por medio de una Real Cédula de 1721 se estableció que no podría salir de Acapulco cantidades mayores al doble del valor de las mercancías que traía la nao, aunque en la venta de estas mercancías las ganancias hubieran sido aún mayores; en este caso las cantidades que sobrepasaran al duplo de lo ingresado se enviarían en forma de productos y manufacturas elaborados en la Nueva España. El gobernador y los oficiales reales de Acapulco serían las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de esta disposición.

¹¹ Existe una gran dificultad en determinar las sumas exactas de plata exportada ya que el empleo de trueque y el contrabando obstaculizaba la contabilidad y las cuentas existentes en los archivos están muy alteradas.
Chaunu Pierre, *op. cit.* p.36

¹² Chaunu Pierre, *op. cit.* p.36

De igual forma, para evitar que saliera dinero de las Filipinas con destino a otras partes de Asia se estableció el pago de un derecho del 3% sobre toda la plata exportada del archipiélago.

Para mediados del siglo XVIII se pagaba un precio mayor por la plata antigua mexicana que por la nueva, esto se explica por que en 1771 se ordena que las nuevas monedas tengan sólo "10 dineros 20 gramos" por moneda, a diferencia de los "11 dineros" que tenían antes.¹³

Desde el siglo XVII el galeón se convierte en el medio que permite el flujo de la plata novohispana y la incorpora al comercio mundial. Este producto fue sumamente apreciado por los chinos y europeos debido a su calidad, lo cual motivó que se intensificaran los intercambios de mercaderías por plata.

Otros Productos.

La grana-cochinilla.- Este producto constituyó una de las principales exportaciones durante la época colonial "al grado que su exportación ocupó el tercer lugar, después del oro y la plata".¹⁴ La grana cochinilla es un insecto parasitario de algunos nopales de Oaxaca. Era apreciado como tintura para el teñido de telas, ya que desprende un bello color rojo. Se utilizó desde tiempos Prehispánicos para teñir prendas de vestir y decorar objetos. Los artesanos del textil en el Pacífico asiático adquirirían este tinte de América a través del galeón, el destino principal de este producto era China. Su producción se extendió por Guatemala, Chiapas, Perú y las Islas Canarias, sin embargo el principal productor, debido a las condiciones climáticas favorables, fue Oaxaca.

El cacao y el café.- Se enviaba a Filipinas cacao y chocolate de la zona del Golfo de México. Además de Guayaquil y Caracas, este último ingresaba a México por el puerto de Veracruz. En menor escala, pero también se exportó café americano a las lejanas colonias asiáticas.

Pieles.- A mediados del siglo XVIII las expediciones españolas han llegado a la costa norte del Pacífico americano zona rica en pieles preciosas. La piel de nutria es sumamente codiciada por los burgueses chinos, esta sera una forma de regresar a América la plata mexicana. Sin embargo las pieles serán comerciadas principalmente por ingleses y los recién independizados norteamericanos y en menor escala por españoles y novohispanos.

Productos Españoles.- Ciertos productos de procedencia española y cuyo monopolio tenían los peninsulares se enviaban al archipiélago vía México, como son el vino y el aceite de oliva

¹³ Valdés Lakowsky Vera. *de las minas al Mar Historia de la Plata mexicana en Asia*, p. 193.

¹⁴ Matue Macario, *Pintura con Grana Cochinilla*, El Buho Suplemento Cultural de Excélsior.

principalmente. El vino era esencial para las ceremonias religiosas por lo cual era muy necesaria su importación. También venían libros, artículos eclesiásticos, herramientas, instrumentos de navegación para la población hispana que vivía en las islas.

3.1.4. Los Impuestos.

Como se mencionó en el capítulo anterior, uno de los principales ingresos que obtenía España de la colonia, lo constituía la recaudación de impuestos producto del comercio transpacífico. Existía una variedad de impuestos y derechos, y entorno a ellos toda la estructura de la Real Hacienda.

Con el paso del tiempo los colonos en Filipinas comenzaron a protestar solicitando que los impuestos y derechos que por concepto del comercio transpacífico se cobraban retornasen a las Filipinas y no se fueran a España, la presión fue tal que se tuvo que permitir que un porcentaje de estos ingresos se devolviera a la Caja de Manila.

Almojarifazgo. - El almojarifazgo era un conjunto de derechos que, en el Imperio español, pagaban los intercambios por mar. Se cobraba a la entrada de las mercancías importadas por mar cualquiera que fuera la procedencia del navío. En el caso del tráfico con la Nueva España, en Manila pagaba a la entrada y a la salida.¹⁵

Hubo dos tarifas que prevalecieron en Filipinas durante este período: la de 3% y la del 6%, que afectó desde 1610 al comercio chino, en tanto que la del 3% se aplicó al Japón y la India.¹⁶ Este derecho se cobraba en Manila a "cuantos efectos ahí se introducían a razón de tres por ciento. . . Se exceptuaron los bastimentos, municiones y materiales. . . no así los efectos que allí se introducen de la China, que se mandó pagasen por tal razón de este derecho un seis por ciento."¹⁷

Hubo un período en el cual este derecho también se cobraba en el puerto de Acapulco sobre las mercancías y productos venidos en la nao. Las exportaciones de las Filipinas devengaban la tarifa más importante de los derechos cobrados a la entrada de Acapulco. En 1704 mandó suprimirse el pago de este derecho en el puerto.

¹⁵ Chaunu Pierre, *op. cit.* p. 41

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ Lope y Vergara Félix, *op. cit.*, p. 15.

Almirantazgo.- El almirantazgo es un derecho que pagaban los comerciantes de Manila, con fondos del Consulado de Manila, consistía en 2,000 pesos de entrada a Acapulco y la misma cantidad de salida.

En las Filipinas también se cobraba este derecho, en razón de "un real de plata por cada tonelada de Indias y dos reales de la misma moneda por las que entrasen en los puertos de ellas procedentes de colonias extranjeras".¹⁸

Derechos.- Se cobraba en Acapulco, a las mercancías que venían de Filipinas el 10 por ciento "con respecto a los valúos que de ellas se hiciesen en México".¹⁹ Posteriormente se cobró una cantidad fija por peso de las mercancías. El pago por este concepto se debía realizar inmediatamente después de la descarga de la nao. El dinero recabado por este concepto se remitía a Manila, descontando la cantidad que debía mandarse del "situado".

A partir de 1796, las mercancías y productos cuyo origen fuera las Filipinas estaban exentos del pago de derechos tanto en Manila como en Acapulco, esto con la finalidad de difundir y propiciar la industria y la producción en el archipiélago. Así mismo, los productos y sumas de dinero que se enviaban a las misiones en Asia también eran libres de pagar derechos.

En 1805, por medio de una Real Orden, se estableció un nuevo derecho para que la plata que salía de Filipinas a otras parte de Asia, pagara el tres por ciento de derechos, con el fin de limitar un poco la fuga masiva de este producto.

Comisos.- Los comisos eran un tipo de multas que se cobraban por los siguientes motivos:

- A los productos venidos de Filipinas que en Acapulco se desviarán para Perú.
- A la plata que de México, sin autorización, se enviase de Acapulco a Filipinas
- A los productos venidos de Filipinas a Acapulco, sin registro, es decir contrabando

Fletes.- Los fletes consistían en los derechos que tenían que pagar los pasajeros por realizar la travesía de Manila a Acapulco o viceversa, el monto de los fletes estaba determinado por el virrey de la Nueva España y el gobernador de Filipinas. Para poder realizar el viaje era necesario una serie de permisos y requisitos que cumplir ante las autoridades.

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ Lope y Vergara, *op. cit.* p. 27.

Tributos.- Este tipo de impuestos aparecen con anterioridad a 1588 y desaparecen de la contabilidad de la hacienda en 1620. El tributo era una forma de impuesto directo a la población indígena. La interrupción de la serie en las cuentas no quiere decir su desaparición, sino que pasó de ser responsabilidad de la caja central a las cajas locales y por lo tanto existen menores formas de darle seguimiento.²⁰

3.1.5. El contrabando.

La política monopolizadora y restrictiva del imperio español respecto a la actividad comercial motivó el surgimiento de "una fuerte corriente comercial de carácter clandestino".²¹ Las principales zonas donde se desarrolló éste fueron: el Río de La Plata y las costas del Caribe, donde portugueses, españoles e ingleses comerciaban de manera ilegal.

Las Filipinas no se escaparon de este comercio, paralelo al comercio legal de la nao. Un activo contrabando se llevó a cabo, utilizando el galeón como medio de transporte. El volumen de este comercio es aún más difícil de contabilizar.

El auge del contrabando en el comercio transpacífico se debe principalmente a las grandes limitaciones impuestas por la legislación española a tan fructífero intercambio, ya que al limitarse el número de naos a una por año, al restringirse el volumen y tipo de las mercancías (para proteger a los comerciantes de Sevilla) y al aumentarse el número de impuestos y derechos que se debían pagar, se fomentó una creciente actividad contrabandística.

El galeón, anclado en el puerto de Cavite antes de partir a la Nueva España, era objeto de las más rigurosas revisiones y trámites, pero también el soborno a los funcionarios era una práctica usual. Posteriormente la nao zarpaba y en su ruta por el archipiélago antes de salir al Océano Pacífico, se detenía, de manera no autorizada en pequeñas puertos y factorías donde ilegalmente cargaban más mercancía.

Después de la larga travesía transpacífica algunas mercancías (pocas por lo general) eran bajadas en los puertos de California, La Navidad y Zihuatanejo, según las escalas que hubiese realizado la nao. Esta actividad tampoco era permitida y se realizaba sin el pago de los correspondientes derechos.

²⁰ Chaunu Pierre, *op. cit.* p. 44

²¹ Ote Capdequi, *El estado español en las Indias.* p.40

En Acapulco no podía desembarcarse nada sin autorización oficial y antes de comenzar la feria se hacía un riguroso inventario y valuación de las mercancías para pagar los respectivos derechos. Actividad en la cual también había sobornos y fraudes.

Para perseguir el contrabando se decidió recompensar a los denunciantes de cargamentos de contrabando en la nao, si era esclavo se le otorgaba su libertad y si no se le recompensaba en moneda, los cargamentos decomisados eran enviados a la Casa de Contratación en Sevilla.

Llegó a ser tan escandaloso el contrabando de productos que ingresaban ilegalmente en la nao, que en 1787 por una Real Orden se indicó a los virreyes que nombrasen a una persona "de integridad" que realice una relación de los fardos y paquetes y los coteje con sus facturas.

En 1769 se dicta una Real Cédula en la cual se encarga a los guardas ser muy estrictos en el control de las mercancías que entren a la nao y se les pide especial cuidado en "no permitir que en el lastre ni en otro paraje se introduzca dinero ni plata".²²

Existió contrabando de mercancías orientales a las colonias de América del Sur, actividad que tampoco era permitida. En el título 45, libro 9 de la Recopilación de Indias se prohibió el comercio de Filipinas con otra colonia que no fuera Nueva España, esta prohibición iba dirigida concretamente a Perú y Guatemala.

3.2. Relaciones comerciales con Japón.

Japón, constituyó, además de Filipinas y las Marianas, la única nación del Pacífico asiático con la que Nueva España tuvo contacto directo. El Japón, se localiza en la ruta trazada por Urdaneta, en el viaje de Manila a Acapulco, esto permitió que antes de cruzar el vasto océano las naves hicieran escala en los puertos japoneses, ocasionando el nacimiento de un creciente deseo de comerciar.

La ruta de retorno colocaba al archipiélago japonés como punto intermedio en este camino y esto motivó que se despertará el interés de las autoridades novohispanas y japonesas de enlazar comercialmente ambos países.

México constituye el primer país de América con el cual Japón realizó transacciones comerciales. Desde fines del siglo XVI y hasta mediados del siglo XVII la relación comercial fue relativamente constante entre ambas naciones.

La actividad comercial entre estas dos naciones se desarrolló durante este período, casi un siglo, hasta el día en que el Japón se cerró al mundo occidental.

²² Lope y Vergara, *op. cit.* p. 41.

Este deseo de comerciar con América permaneció latente en las conciencias japonesas y a mediados del siglo XIX con la apertura del país se reinició la corriente comercial que hoy nos une con este país asiático.

3.2.1. Primeros contactos.

Los primeros contactos que hubo entre los pueblos ibéricos y Japón, se dieron durante la primera mitad del siglo XVI, fueron navegantes y religiosos portugueses quienes por casualidad llegaron a costas japonesas.

En 1542, tres viajeros portugueses que realizaban una travesía de Siam a China en un junco chino, encayeron en una isla al sur del archipiélago japonés, este es el contacto más antiguo del que se tiene noticias. Sin saberlo habían llegado a las tierras del legendario Cipango, citadas en las narraciones de Marco Polo. Los nativos ayudaron a los naufragos y éstos, en agradecimiento, les regalaron un arcabuz. Desde este primer contacto los japoneses demostraron su capacidad de reproducir objetos y cinco años después el arcabuz era un arma de uso común en todo el país.

Para 1543, varios comerciantes portugueses ya habían visitado Japón, con el fin de establecer un intercambio comercial y abrir una ruta comercial entre el Archipiélago y los establecimientos portugueses del sudeste asiático.

Entre los primeros españoles en llegar al Japón, figura Francisco Javier, sacerdote jesuita quien predicó la doctrina católica en el país, de 1549 a 1551 y posteriormente sería santificado. Con él da inicio la etapa conocida como "el siglo cristiano del Japón", período en el cual el catolicismo es difundido primeramente por misioneros jesuitas y posteriormente franciscanos y dominicos. Es tan amplia la penetración, que el catolicismo en esta época llega a constituirse en una de las principales religiones del país.²³

En 1565, con el descubrimiento de la ruta Manila-Acapulco, se había iniciado el puente comercial entre Asia y América. La ruta del tornaviaje salía de Manila aprovechando las corrientes navegaba primeramente hacia el norte hasta los cuarenta grados, llegando cerca de las costas de Japón, antes de cruzar el océano, y es en ese momento cuando los españoles y mexicanos tienen sus primeros contactos directos con Japón.

²³ Kneuth Lothar, *Confrontación transpacificca*, p.92

De acuerdo con las crónicas, en 1573, cuando la dinastía Ashikaya llega a su fin, el número de misioneros y comerciantes hispano-portugueses en el archipiélago ha aumentado notablemente.²⁴

3.2.2. El papel de los misioneros.

Los misioneros jesuitas portugueses y españoles fueron los primeros en llegar al archipiélago nipón. Establecieron la ciudad de Macao como base y de ahí se desplazaban hasta Japón, donde realizaron un intensa labor de evangelización.

En un principio la evangelización del archipiélago se reservó exclusivamente a los jesuitas, sin embargo con el establecimiento de la colonia española en Manila y el inicio de los contactos entre Japón y Manila, las otras ordenes religiosas comenzaron a mostrar interés por desplazarse a estas islas, concretamente los franciscanos. Los jesuitas protestaron, ya que el archipiélago se había constituido en su territorio privado de evangelización en el cual tenían mucho poder, además habían tenido acercamientos con los nobles e incluso ejercían influencia sobre algunos de ellos.²⁵

Los superiores de la orden en Japón comenzaron a instigar en la corte contra los misioneros católicos españoles de otras ordenes recién llegados de Manila. Esta actitud de los jesuitas contra sus hermanos de religión motivó desconfianza entre los nobles japoneses. Se comenzó a generar un movimiento anti-cristiano y se iniciaron las persecuciones contra éstos.

Cabe señalar que una de las limitantes en el establecimiento de un intercambio comercial constante y permanente entre el Japón y el nuevo mundo hispano, fue la cristianización, ya que ésta siempre fue el objetivo fundamental de la expansión ibérica en el archipiélago, en tanto que el comercio y la explotación de riquezas jugó un papel secundario, y para los japoneses éste era su mayor interés.

Cuando en Japón se vivía una de las etapas de mayor anticristianismo, encaya en el archipiélago una nave procedente de Manila con destino a Acapulco, cargada de frailes y religiosos franciscanos, entre ellos un joven de la ciudad de México, Felipe de Jesús.

Este fraile desde su llegada a Japón comienza a predicar el evangelio, hecho que no es visto con buenos ojos por los jesuitas portugueses. Dada la creciente oposición de los nobles

²⁴ Knauth Lothar, *La modernidad del Japón*, p.32

²⁵ *vid infra*, Apéndice, documento No.12.

japoneses, se desata una terrible persecución contra aquellos y son crucificados en Nagasaki. Felipe de Jesús, los misioneros franciscanos que lo acompañaban y un grupo de japoneses conversos.²⁶

El martirio llevaría a Felipe de Jesús a los altares, consagrándose como el primer santo mexicano y durante muchos años símbolo de la mexicanidad.

La rivalidad de los religiosos jesuitas y franciscanos contribuyó a limitar la ruta comercial que en un momento hubiera podido fortalecer la presencia hispana en la zona y con ello la religión.

3.2.3. Misiones diplomáticas.

En el caso de las relaciones con Japón, las misiones diplomáticas jugaron un papel importante ya que fueron numerosas y son un testimonio del interés que existía por enlazar comercialmente éste país con la Nueva España.

Embajadas japonesas a Filipinas.

A fines del siglo XVI, las autoridades japonesas ya se habían percatado de las riquezas que transportaban los galeones que hacían la ruta Manila-Acapulco. Varias naves habían encayado en costas japonesas y otras habían sido atacadas por piratas nipones, lo cual ocasionó que conocieran el rico cargamento que éstos transportaban.

Este conocimiento motivó que los japoneses desearan que los galeones hicieran escala en algún puerto japonés antes de iniciar la larga travesía a través del océano, con el fin de participar en tan fructífero comercio. Esto convenía a todos ya que significaba un descanso para los pasajeros y la tripulación en tan largo viaje,²⁷ e incluía al Japón en la ruta comercial.

En 1592 se dio la primera comunicación oficial entre las autoridades japonesas y los gobernantes españoles en Manila. Hideyoshi, máxima autoridad del Japón, solicita en una carta al gobernador Gómez das Mariñas, el inicio de un intercambio comercial formal.

Posteriormente, Tokugawa Ieyasu,²⁸ Gran Señor, envió, en 1601, una embajada a Manila, con el fin de entrevistarse con el gobernador, Pedro Acuña, solicitándole relaciones comerciales y

²⁶ Canseco Manuel, *San Felipe de Jesús*, p.219

²⁷ Llegaba a durar de 6 a 10 meses la travesía.

²⁸ A la muerte de Hideyoshi, en 1598, asumió el poder Tokugawa Ieyasu.

constructores de buques y navegantes que les indicaran el modo de llegar a la Nueva España. Finalmente, en esta carta, mencionaba que le permitiría enviar "algunos misioneros" católicos al país.

En respuesta el gobernador de Filipinas envió valiosos regalos al Shogun y una carta en la cual le expresaba que tendría que estudiar su propuesta. Sin embargo, en el punto referente a los misioneros fue aceptado y de inmediato se enviaron dominicos, agustinos y franciscanos.

Al año siguiente, otra embajada japonesa llegó a Manila. La misión tenía como objetivo insistir en el establecimiento de una ruta comercial. La carta dirigida al gobernador decía lo siguiente:

"Nada satisfaría tanto mis deseos como ver bajeles mercantes poniendo en frecuente comunicación a mi país con Nueva España....para ello sería una considerable ventaja contar con un puerto en el Kwanto²⁹ que diera abrigo a sus naves en las borrascas, e igualmente me han manifestado el gusto con que verían el viaje entre Kwanto y Nueva España...."

"Si me prestais este servicio a mi vez prohibiré severamente la piratería hasta en las más lejanas islas del Japón y si lo deseais condenaré a muerte a todos los piratas".³⁰

Sin embargo, aún estaba presente en las mentes de los españoles el martirio de Nagasaki, en el cual los japoneses habían crucificado a los misioneros españoles, víctimas de un naufragio. Esto ocasionó desconfianza entre las autoridades en Manila, quienes no accedieron a la solicitud japonesa de permitir el comercio entre Japón y la Nueva España. El gobernador nuevamente contestó con un galeón cargado de presentes y más misioneros.

En una nueva carta Ieyasu le indica al gobernador

"De aquí adelante, si una tempestad inclina los palos o rompe el timón de un bajel vuestro cualquiera, que su gente no tema refugiarse en los puertos de mis estados, respecto a esto ya he enviado ordenes severas a todas partes".³¹

En esta misma carta, Ieyasu expide ocho licencias con las cuales ocho navíos españoles podrán llegar periódicamente a costas japonesas sin tener ningún problema.

Para los japoneses también resultaba atractivo el comercio con Manila, ya que en ese momento la ciudad se había convertido en un gran centro comercial de Asia, al que acudían navegantes de muchas partes. De hecho, para 1608, en Manila vivía ya una amplia comunidad japonesa.

²⁹ Las ocho provincias contiguas a la ciudad de Yedo, hoy Tokio.

³⁰ Tokugawa Ieyasu, cit. pos. Santiago Cruz, Francisco, *Relaciones Diplomáticas entre la Nueva España y Japón*, p. 16.

³¹ *ibidem*

En este año llega a Manila, Rodrigo de Vivero, sobrino del Virrey de la Nueva España, a ocupar el cargo de gobernador interino de las islas. A su arribo, la comunidad japonesa de Manila³² acude a él para solicitarle autorice que las naos que hacían el viaje a Acapulco aportaran en algún lugar del Japón antes de continuar a la Nueva España, y que permitiera el comercio entre Manila, Japón y Nueva España.

Don Rodrigo envía una carta a Ieyasu y Hidetada en la cual autoriza que:

"vuestrós bajeles mercantes frecuenten las Filipinas, sin pasar de cuatro cada un año".³³

El gobernador en esta carta autorizaba el comercio entre Manila y Japón y permitía que se realizara con el galeón que iba a Acapulco. En tanto que los japoneses abrían el Puerto Uruga en Miura, para los españoles.

En el año de 1609 Don Rodrigo terminó su función como gobernador y fue sucedido por Juan de Silva. El ex-gobernador se embarcó a bordo del galeón San Francisco, el cual zarpa de Manila el 25 de julio, acompañado por otros dos galeones el Santa Ana y el San Antonio.

Embajada de Rodrigo de Vivero.

A los pocos días de haber salido, una terrible tormenta arrojó al galeón San Francisco, en el que viajaba Vivero contra las costas del Japón, sobreviviendo la mayoría de los pasajeros. Esta casualidad permitió un mayor acercamiento de Don Rodrigo con las autoridades japonesas.

El ex-gobernador mandó informar inmediatamente al Shogún de su llegada al país. La relación de su estancia en el archipiélago fue escrita e incluso publicada y hoy en día constituye un escrito por demás curioso e indispensable para el estudio histórico de las relaciones Japón-México. En esta se hace una descripción del Japón del Siglo XVII a los ojos de un mexicano-español.³⁴

Don Rodrigo se entrevistó con los príncipes nipones, visitó en Sumpu a Ieyasu, posteriormente viajó a Yedo,³⁵ donde fue recibido por Hidetada. En su entrevista con el emperador solicitó tres gracias:

-*Buen trato para los religiosos que por entonces estaban en su reino, la cual fue concedida.*

-*Amistad de parte del emperador para el Rey de España y el soberano accedió a ello.*

³² Para ese año se calculan 15 000.

³³ Knauth Lothar, *Confrontación* . . . p.195

³⁴ Relación publicada recientemente en el libro de Núñez Ortega *Noticia histórica de las relaciones políticas y comerciales entre México y Japón.*

³⁵ Actualmente corresponden a Shizuoka y Tokio

-Expulsión de los holandeses del Japón, gracia que no fue concedida pues el emperador confesó haber prometido su protección".³⁶

El emperador nipón solicitó a Don Rodrigo de Vivero, que enviase al Japón un grupo de 50 mineros mexicanos, con el fin de enseñar las técnicas de explotación de las minas de oro y plata, ya que en ese momento la Nueva España poseía las técnicas más avanzadas de la época.

El emperador dio a los sobrevivientes del naufragio del galeón San Francisco, una nave, el San Buenaventura, construida en el Japón por un Inglés, William Adams, quién se había ganado la confianza de muchos nobles de la corte japonesa, este personaje sería fundamental en el deterioro de las relaciones ibérico-japonesas.

En la nave fueron embarcados un grupo de marinos japoneses cuya misión era conocer la ruta hacia la Nueva España. Zarparon el primero de agosto de 1610 y llegaron a Matanchén³⁷ el 27 de octubre de 1610.

Vivero constituye el primer embajador español que acepta y promueve el comercio entre Japón y Nueva España, valora la importancia de crear una base de abastecimiento del galeón en costas japonesas, y vislumbra la importancia que podría tener el establecimiento de un intercambio comercial permanente.

Embajada de Sebastián de Vizcaino.-

La llegada de Rodrigo de Vivero a la Nueva España y sus narraciones sobre el Japón, motivaron que el Virrey Luis de Velasco, enviara una embajada al archipiélago, en agradecimiento a la ayuda y buen recibimiento que le fue otorgado a Don Rodrigo. En esta embajada se le restituía a Ieyasu la ayuda monetaria que había brindado a Vivero. Enviaba además, cartas a los príncipes japoneses y regresaban los marinos japoneses venidos en el San Buenaventura.

El Virrey nombró a Sebastián de Vizcaino como embajador y portador de las cartas y presentes al emperador japonés. La embajada partió el 22 de marzo de 1611. Esta fue la primera misión diplomática de la Nueva España a Japón.

El 10 de junio llegaron a costas japonesas, aportaron en Uranga e inmediatamente Sebastián Vizcaino mando una carta al emperador informándole sobre su llegada. La embajada novohispana fue recibida en Shizuoka por Ieyasu y en Yedo por Hidetada. Entre los regalos que traían al emperador japonés figuraba un reloj que se menciona, dio lugar a la industria relojera del Japón

³⁶ de Vivero, *cit. pos. Santiago Cruz Francisco Relaciones Diplomáticas . . .*

³⁷ Hoy en Costa del Estado de Nayarit, en México.

y permaneció hasta fines del siglo pasado en el templo de Kuno, cerca de Shizuoka. Como dato curioso puede citarse el hecho de que los nipones, al imitar su fabricación, copiaron hasta la leyenda que indicaba que fue hecho en Madrid.³⁸

Al momento de la llegada de la embajada de Sebastián de Vizcaino, las relaciones con los misioneros católicos se encontraban muy tensas.

En su respuesta al Virrey de la Nueva España Ieyasu le indica:

*"La doctrina seguida en vuestro país difiere enteramente de la nuestra: por eso estoy persuadido de que no nos conviene. En las escrituras búdicas se dice que es difícil la conversión de quien no está dispuesto a convertirse. Más vale, por consiguiente dar fin en nuestro suelo a la predicación de esa doctrina. En cambio, multipliquen sus viajes los bajeles de comercio, aumentando con ellos las relaciones e intereses. Vuestras naves pueden entrar en todos los puertos sin excepción. A este fin he dado ordenes estrictas".*³⁹

En esta carta queda patente el interés japonés por comerciar con la Nueva España, establecer una ruta comercial permanente y señala firmemente su oposición a que, paralelo al comercio, vayan misioneros y religiosos al Japón.

Sebastián Vizcaino solicitó a Ieyasu

*"Primero, tomar un puerto de sondeo con el fin de descubrir los puertos adecuados para la flota española y la compra a precio justo de barcos y provisiones necesarias para ese propósito. Segundo, obtener el permiso para la construcción de un barco y carga de mercancías japonesas para México en el entendimiento de que el barco podría regresar al año siguiente Tercero, obtener la autorización para que los barcos españoles vendieran libres de impuestos sus mercancías en el Japón".*⁴⁰

Vizcaino exploró las costas japonesas y sondeó los puertos, trazó mapas cuyas copias regaló a las autoridades niponas.

La expedición de Vizcaino continuó con la búsqueda de las míticas islas "Rica en oro y rica en plata" situadas supuestamente al oeste de Cipango. Las buscaron exhaustivamente, sin embargo las condiciones climáticas y el mal estado de la nave lo hicieron volver al Japón.

³⁸ Armella de Aspe, et.al. *El Galeón del Pacífico*. p.146

³⁹ *Ibidem*

⁴⁰ De la Torre Villar Ernesto, *La expansión hispanoamericana en Asia*, p. 128.

Embajada Hasekura Tsunenaga⁴¹-Fray Luis Sotelo -

A su regreso al archipiélago las relaciones entre las autoridades y los misioneros eran aún más tensas. El emperador se negó a recibirlo, las pugnas hispano-holandesas habían llegado a la corte del Japón. Sin embargo, el Date Masamune, Príncipe de Osyú accedió a ayudar al embajador Vizcaino en su viaje de retorno. Le dotó de una nave que había construido para enviar él una embajada a Nueva España.

Fray Luis Sotelo, religioso español que se había ganado la confianza del príncipe de Osyú logró que lo nombrara su representante ante la corte de Madrid. En la embajada venían además Rocuyemon Faxicure su familia y 150 japoneses: sirvientes, comerciantes y tripulación. El 25 de enero de 1614 llegó a Zacatula la nave en que venía Vizcaino, sus hombres y como embajador del Date Masamune. Rocuyemon Faxicure y el Fraile Franciscano Luis Sotelo, como parte de la embajada japonesa.

Fueron recibidos con todos los honores en Acapulco y en el camino del puerto a la ciudad de México se les brindaron las mayores atenciones. En la ciudad de México fueron hospedados en la "Casa de los Azulejos" y fueron recibidos por el Arzobispo, el Virrey Diego Fernández de Córdoba, los nobles, los maestros universitarios y los inquisidores. 78 japoneses pidieron ser bautizados y la ceremonia se llevó a cabo en la iglesia de San Francisco.

El fraile informó a las autoridades novohispanas que el hijo del emperador que gobierna el estado y los nobles del Japón piden al Papa y al Rey religiosos para la "conversión de aquel reyno". Lo cual se contraponen totalmente por lo solicitado realmente por el emperador

Rocuyemon partió con una comitiva menor al Puerto de Veracruz en donde se embarcó para La Habana y de ahí a España, llegando a Sanlúcar de Barrameda el 5 de octubre de 1614, fueron recibidos en Sevilla por el emperador y Rocuyemon fue bautizado en la iglesia de San Lorenzo de el Escorial.

De ahí fue a Roma donde fue recibido por el Papa. La embajada poco a poco fue tomando carácter religioso y menos comercial. Dos años permaneció en Europa. A su regreso a Nueva España ya había adoptado costumbres occidentales. Se embarcaron con el resto de la expedición que había permanecido en México y retornó a Japón, donde llegó en abril de 1618.

Sin embargo, a su llegada las condiciones habían cambiado, se había desatado una gran persecución contra los católicos. El Padre Sotelo que había sido consagrado como Obispo del Japón Septentrional, por el Papa, fue encarcelado y posteriormente quemado, Hasekura fue obligado a renegar del catolicismo, para poder ser aceptado en la corte nipona.

⁴¹ Conocido como Rokeumon Faxicure por los españoles.

En el año de 1620 la persecución aumentó, se prohibió el comercio con españoles, portugueses e ingleses permitiéndosele únicamente a los holandeses. A pesar de esto, algunos comerciantes japoneses se aventuraron y emprendieron viajes comerciales a Nueva España y Filipinas. Sin embargo, en 1636, el Shogún Iemitsu prohibió la salida de japoneses del archipiélago, mandó destruir las naves de "alto bordo" y cerró el país a los extranjeros.⁴²

Así terminó el siglo católico del Japón, en el cual además de la religión, se dio una incipiente relación comercial entre Asia y nuestro país apoyado por los intercambios de misiones diplomáticas.

3.2.4. La ruta comercial.

De hecho no se concretó una ruta permanente y determinada entre el Japón y la Nueva España, como sucedió con las islas Filipinas, aunque las condiciones estaban dadas, gracias a la localización geográfica del archipiélago .

Las autoridades japonesas deseaban el intercambio comercial con la Nueva España, prueba de ello son las constantes embajadas y misiones que enviaron tanto a Manila como a México solicitando el comercio. Sin embargo fue el afán misionero español y las intrigas provocadas por los holandeses e ingleses lo que interrumpió esta relación.

La incipiente ruta tocaba los puertos japoneses de su costa sur y sureste, entre los que destacan Kyushu, Kanto, Uranga, Tsukinoura, Shizuoka y Nagasaki. Además en estos puertos estaba permitido el intercambio con los extranjeros. El galeón continuaba hasta las costas novohispanas, donde anclaba principalmente en Acapulco, aunque algunas veces lo hizo en La Navidad, Matanchén, y otras bahías de la costa del Pacífico.

El regreso se realizó algunas veces directo, como en el caso de la expedición de Sebastián de Vizcaíno. En aquella ocasión navegaron a las Marianas y de ahí enfilaron hacia el norte hasta llegar al Japón. Sin embargo la mayoría de las veces se realizó vía Manila con el Galeón y de ahí en su viaje de retorno a la Nueva España, el Galeón atracaba en puertos japoneses.⁴³

⁴² Ota Mishima Ma. Elena, *La misión Hasekura, un intento de firma de un convenio de comercio con México en la época colonial*, pp. 195-204

⁴³ Knauth Lothar, *Confrontación . . .* p.205-211

Existió también el contacto directo Japón-Manila, el cual se realizaba con mayor frecuencia y permitía un amplio comercio.⁴⁴ Gracias al cual de manera indirecta se enviaban las mercancías japonesas a la Nueva España y viceversa de México a Manila, a donde llegaban los comerciantes japoneses y adquirían los productos novohispanos.

No obstante lo anterior, esta relación, que pudo haberse desarrollado ampliamente y permitir una mayor vinculación entre las dos naciones situadas a ambos extremos de la Cuenca del Pacífico, fue interrumpida. Su duración fue del año de 1570 a 1640 cuando las últimas naves japonesas se aventuraron a salir de su país.

3.3. Relaciones comerciales con China.

Las costas chinas se localizan tan sólo a 630 Km de la parte noreste del archipiélago de Filipinas, esta cercanía geográfica motivó el intercambio entre ambas naciones. Flujo humano, cultural y comercial iniciado desde tiempos prehispanicos.

Inclusive existen teorías que sugieren que el poblamiento del archipiélago se realizó por medio de varios flujos migratorios, uno de ellos proveniente de China. Este hecho motivó que tanto cultural como racialmente existieran amplios vínculos entre China y Filipinas.

3.3.1. Relaciones chino-filipinas en el período prehispanico.

Las relaciones chino-filipinas se remontan al S. III a.C., cuando los primeros comerciantes y aventureros chinos decidieron lanzarse en sus barcas a navegar. Debido a la cercanía, las Filipinas fueron el lugar del Pacífico con el cual más pronto establecieron contacto. El reporte escrito más antiguo que habla del archipiélago es el Sung Shih del S. X D.C.⁴⁵, el cual menciona los contactos comerciales de la costa china con las islas del Mar de China. Desde ese momento las crónicas y los anales chinos harán referencia del archipiélago, sus habitantes y sus costumbres.

Al establecerse rutas comerciales, las Filipinas no eran destino final sino formaban parte de la ruta que enlazaba Borneo con China. Los productos que en esa época intercambiaban los mercaderes chinos en este archipiélago eran principalmente: cera amarilla, algodón, perlas, carey y algunos tipos de plantas medicinales, a su vez los nativos adquirían porcelana, implementos de hierro y metal, así como vidrios coloreados.

⁴⁴ *vid. Intra.* Tabla de flujos comerciales.

⁴⁵ Los anales de la Dinastía Sung.

**MOVIMIENTO DE ENTRADAS DE BARCOS PROCEDENTES DE JAPON AL PUERTO DE
MANILA
DE ACUERDO CON LOS REGISTROS EXISTENTES.^a**

AÑO	FRECUENCIA
1591 - 1595	1
1596 - 1600	18
1601 - 1605	17
1606 - 1610 ^b	12
1611 - 1615	ND
1616 - 1620 ^c	3
1621 - 1625	ND
1626 - 1630 ^d	2
1631 - 1635 ^e	6
1636 - 1650	ND
1651 - 1655 ^f	1
1658	1
1664	1
1666	1
1667	1
1669	2
1672	1
1683	2
1684	2
1697	1

La caja de Manila no registra la entrada de ningún navío procedente de Japón durante el siglo XVIII sino hasta mediados del siglo XIX.

Fuente: Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*.

a) Cabe señalar que muchos de los navíos no se registraban. Asimismo no han llegado hasta nuestros días los registros completos, por lo tanto la tabla refleja solo aquellos datos que el investigador Pierre Chaunu encontró en el Archivo de Indias de Sevilla.

b) De los años 1608 y 1610 no se tiene registros.

c) Sólo se tiene el registro de 1620.

d) Sólo se tiene registro de 1629 y 1630.

e) Sólo se tienen registros de 1632 y 1634.

f) Apartir de 1652, llegan navíos "extraviados por las tempestades, llegando "accidentalmente a Manila", la repetición induce a algunas sospechas. Sólo se tiene registro de 1652.

Con el paso de los años algunos chinos comenzaron a establecerse en las islas, así es que, a la llegada de Legazpi a Manila, ya existía una incipiente colonia china en el poblado.

3.3.2. Establecimiento de la ruta comercial.

Al establecerse los españoles en las islas comenzó el intercambio comercial entre chinos e hispanos, quienes traían de México monedas de plata que resultaron muy preciadas para los chinos.

El intercambio se intensificó y los sampanes comenzaron a llegar a Manila con mayor regularidad, de igual modo no tardaron en aventurarse expediciones españolas con fines comerciales a las costas chinas, costumbre que continuó hasta que fue regulada por las autoridades españolas y sólo permitió el envío de barcos oficiales.

En 1593 mediante una Real Cédula se prohibió a los comerciantes de Manila enviar sus barcos a China, sólo permitiendo la llegada de sampanes chinos al puerto de Manila. Este hecho constituía una ventaja para los comerciantes chinos, quienes vendían a precios mucho más altos sus artículos en Filipinas. Los comerciantes portugueses también aprovecharon esta situación y realizaron, como intermediarios un intenso tráfico comercial entre las costas chinas y Manila. Sin embargo a pesar de esta cédula, se tienen registros de la constante presencia de naves españolas en puertos chinos durante todo el período colonial.

Los sampanes chinos, cargados de mercancías, acudían periódicamente a Manila, donde sus productos eran vendidos a los españoles y posteriormente re-embarcados en el galeón con destino a América, y algunos continuarían el viaje hasta Europa.

Desde el punto de vista de la legislación, de acuerdo con la Recopilación de Indias, se permitió el intercambio comercial entre particulares chinos y los residentes en Filipinas. Se permitió a demás que los filipinos acudieran a vender su mercancía a China, siempre y cuando lo realizaran en las naves oficiales y pagaran los derechos correspondientes. En el sistema colonial español pocas veces permitió que una colonia realizara transacciones comerciales con un país extranjero.

Sin embargo, cuando las finanzas en Manila no andaban bien, debido a que no llegaba el Galeón con los respectivos "situados", los sampanes chinos dejaban de viajar a Manila, y los que lo hacían se aventuraban con productos de baja calidad, que al no existir competencia eran vendidos a altos precios.

Durante la administración del Gobernador Arechederra (1745-1750), debido a los constantes naufragios de los galeones, el apresamiento de otro por los ingleses, la carrera no se realizó durante tres años consecutivos. Las islas permanecieron este período sin recibir el real situado

y los comerciantes sus ganancias del viaje anterior, lo cual provocó una situación de crisis, que como primera reacción alejó a los comerciantes chinos y no se vieron ya sampanes en el puerto de Manila hasta que se anunció la llegada de los tan esperados situados. En 1747, los comerciantes de Manila, recogieron el producto de las ventas después de cuatro años de inactividad

Para el siglo XVIII el viajero francés Le Gentile consignó que los barcos españoles no iban a Cantón debido a las tarifas aduanales, que eran muy altas, por lo que sólo paraban en Macao donde eran menores.⁴⁶

Los Sangleyes.

Los "sangleyes" tendrán un papel protagónico en el comercio transpacífico. Se conocía por "sangleyes" a la colonia de chinos residentes en Manila, cuya actividad principal será el comercio, "sangley" resulta una castellanización de la palabra china seng-ii, que significa comerciante.

El origen de la colonia china en Manila también tiene su origen con el comercio, ya que los juncos y sampanes que regularmente llegaban a Manila además de dejar las mercancías en Filipinas muchas veces también dejaban personas, aunque esto estaba prohibido. La ley indicaba que tenían autorización de permanecer en Manila hasta que el clima fuera favorable para su retorno, sin embargo las leyes en este sentido eran muy flexibles. La colonia china en Filipinas fue creciendo. Según datos de la época, procedían principalmente de Macao, Chanchen, Nyngpo y Cantón.⁴⁷

Los chinos en su mayoría se dedicaron al comercio y pusieron tiendas, eran los encargados del tráfico de mercancías chinas a Filipinas. En Manila las casas comerciales y los comerciantes individuales de México y España adquirían estas mercancías.

Paralelo a la riqueza que traía a los españoles el comercio con China, el crecimiento de la colonia de sangleyes en Manila también trajo algunos de los mayores problemas a la administración hispana, ya que la convivencia entre chinos e hispanos no siempre fue cordial y en más de una ocasión hubo revueltas y levantamientos chinos.

⁴⁶ Valdés Lakowsky, *De las minas...* p. 164

⁴⁷ García González, *op. cit.*, p 109.

El Parián.

La colonia china o de "sangleyes" habitaba extramuros de Manila,⁴⁸ al nordeste de la ciudad, a la orilla del río Pasig, en un barrio llamado "Parián", palabra de origen chino que significa calle o barrio comercial. La fundación de este barrio se debe al gobernador. Gonzalo Ronquillo quien en 1590 expulsó a los chinos de la ciudad de Manila y los obligó a vivir en esta zona.

Según el Obispo Salazar, en el año de 1590 el barrio contaba con 4,000 chinos en su mayoría comerciantes; para 1603 se calcula que la población ascendía a 20,000. En ese año, durante el gobierno de Pedro Bravo de Acuña se alzaron en armas por vez primera y fueron reprimidos. En 1639 hubo un nuevo alzamiento y según el gobernador Hurtado de Corcuera eran "no menos de 50,000". Hubo matanzas y persecuciones. Nuevamente en 1662 se realizó una nueva rebelión, que fue sofocada.⁴⁹

En vano se trató de cristianizar a la población china, se les ofrecía prebendas y concesiones. A los chinos católicos se les permitía vivir en los barrios de Biondo y Tondo a lo largo del Pasig más cercanos a intramuros. Esto permitió que muchos sangleyes se establecieran en las cercanías de la ciudad, lo cual hizo aún más vulnerable a Manila en los levantamientos chinos.

Durante el Gobierno de Basco y Vargas (1778-1787) se mandó derrumbar el Parián chino, pero no con esto se terminó con la poderosa colonia china. Cabe mencionar que este barrio aún hoy en día se llama de este modo en Manila.

Esta palabra trascendió a México, donde el mercado que se establecía en la plaza mayor de México, y donde se vendían las mercancías procedentes de Asia era llamado también "el parián". Aún en la actualidad algunas personas en México utilizan esta palabra para denominar a un mercado.

Los Misioneros

La labor evangelizadora de los misioneros en China tenía un trasfondo político ya que se pretendía hacer de los chinos cristianizados aliados político-comerciales. De hecho los misioneros católicos que se establecieron en las costas chinas eran financiados por el gobierno filipino. Las misiones en China se consideraban una avanzada para la evangelización del continente asiático. Sin embargo los gobernantes chinos no veían con buenos ojos esta penetración religiosa y los misioneros fueron objeto de numerosas persecuciones y martirios.

⁴⁸ Intramuros se ubicaban las autoridades y vivían los españoles.

⁴⁹ A.G.N. *Ramo Filipinas* p. 5

En 1747 el gobernante de Fo-Kien encarceló y martirizó a todos los misioneros dominicos y a los chinos conversos que no renegaran de su nueva fe. Los religiosos no cesaron en su labor y pidieron a Nueva España más misioneros para sus iglesias en China. En 1750 llegaron en el Galeón a Manila 120 religiosos de cuatro órdenes respondiendo a esta solicitud. De este constante flujo de misioneros de Nueva España al Pacífico asiático en el Galeón surgió el dicho popular que decía que el galeón iba "cargado de plata y sacerdotes para las islas".

3.3.3. La ruta, los puertos.

Dada la cercanía de las costas chinas a Filipinas, el comercio entre estas dos zonas se realizó desde varios puertos chinos, y a la inversa, salvo raras excepciones, el destino fue Manila. Desde las costas extremas del NE de China a Filipinas hay 630 Km aproximadamente.

De los puertos chinos que comerciaron con Filipinas destaca Amoy, puerto chino de la costa sudeste, situado cerca de Fuchou. Esta ciudad portuaria tuvo una elevada actividad comercial con Manila, por medio de sampanes que enlazaban periódicamente estas dos ciudades. La provincia de Fo-Kien fue una de las que tuvieron mayor contacto con Filipinas, está localizada en la costa del mar de la China, frente a Formosa.

Para mediados del siglo XVIII el comercio entre China y el exterior fue confinado a la ciudad de Cantón, puerto al cual acudían todos los extranjeros. El comercio estaba controlado por el "Cojong" que era una especie de organización de productores y comerciantes asociados con la finalidad de proteger sus intereses, y a través de ella los extranjeros estaban obligados a realizar el intercambio comercial.⁵⁰

Durante el siglo XVIII en los puertos chinos, el peso de plata mexicano será la moneda más apreciada en las transacciones comerciales. Incluso los ingleses, franceses y demás extranjeros utilizarán y atesorarán esta moneda.

3.3.4. Las mercancías.

Como se describió anteriormente los principales productos comerciados en la ruta transpacífica provenían de China, eran enviados a Manila donde se reunían las mercancías venidas de otras partes de Asia y de ahí se embarcaban todas en el galeón.

De China destacan las sedas, las porcelanas, las lacas y los marfiles finamente trabajados por los hábiles artesanos chinos. Todo a cambio de las preciadas monedas de plata mexicana.

⁵⁰ Valdés Lakowsky Vera, *de las minas al mar . . .* p. 192.

El comercio con China fue el más fructífero de los que se realizaron con Asia desde Filipinas y Nueva España, debido a la cercanía geográfica, apertura de sus puertos y sus mercancías que eran sumamente codiciadas en la Nueva España, en el resto de las colonias americanas y en la misma España.

3.4. Relaciones comerciales con Camboya y Siam.

El comercio a través del Pacífico también llegó a la Península de Indochina, a los reinos de Siam, Camboya, Cochinchina y Tonkín. Unió América con Asia continental, ya no de manera directa como en el caso de Filipinas y Japón, sino vía Manila. Las islas Filipinas se consolidaron como el centro comercial del Pacífico asiático y a su vez como la entrada al comercio americano.

Las rutas a esta zona, funcionaron en diferentes períodos durante los 250 años que operó la línea comercial Manila-Acapulco, motivando indirectamente el flujo de productos americanos, como la plata, a esta zona de Asia, y de mercancías asiáticas como telas y artículos suntuarios a América.⁵¹ Sin embargo sus operaciones fueron muy irregulares debido principalmente a la apatía de las autoridades hispanas. Los monarcas de Siam y Camboya mostraron mucho interés por este intercambio, y no escatimaron en enviar varias embajadas al Gobernador de Filipinas solicitando la apertura del flujo comercial. El caso que más importancia reviste es el de Camboya, ya que en varias ocasiones solicitó relaciones comerciales e incluso apoyo militar para solucionar sus conflictos con Siam.

Francisco Leandro de Viana en 1765 escribía que el comercio con Camboya, había comenzado desde 1594, con Cochinchina en 1596 y con Siam en 1599. Es decir que a finales del siglo XVI ya existía un intercambio comercial relativamente estable.

Por la parte española, el establecimiento de estas líneas comerciales se debió principalmente a los gobernadores de Filipinas, Luis Pérez das Mariñas y Juan Tello de Aguirre. Ambos mostraron interés en fortalecer los lazos comerciales con esta región, e incluso se llegó a mencionar la posibilidad de realizar expediciones con fines de conquista a tierra firme.

3.4.1. Primeros contactos.

En el siglo XVI, Camboya constituía una monarquía de importancia menor, ubicada lejos de las grandes rutas comerciales, y tenía poco que ofrecer a los comerciantes europeos.

⁵¹ *vid. infra*, Tabla de Flujos Comerciales.

**MOVIMIENTO DE ENTRADAS DE BARCOS PROCEDENTES DE INDOCHINA AL PUERTO
DE
MANILA.^a**

	TONKIN	COCHINCHINA	CAMBOYA	SIAM	INDOCHINA
1620 -1630		2	5		7
1631 -1640		5	7		12
1641 -1650	1	1	13		13
1651 -1660	7	3	5	7	8
1661 -1670	1	7	2	9	17
1671 -1680		2	2	7	10
1681 -1690		1	1	7	9
1691 -1700			1	14	15
1701 -1710			3	1	4
1711 -1720	1			1	2
1752	1			1	
	TONKIN	COCHINCHINA	CAMBOYA	SIAM	INDOCHINA

Fuente: Chaunu Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos*.

a) Cabe señalar que no se tienen los registros completos de todos los años, por lo tanto sólo se coloca la información existente, además de que numerosos barcos no se registraban.

Los primeros contactos con europeos se realizaron vía los grupos de misioneros que llegaron al país. El primer misionero católico en predicar en esta zona fue el dominico portugués Gaspar da Cruz quien visitó el país en 1555, sin embargo sólo estuvo poco tiempo ya que se enfrentó al rechazo de los monjes budistas.

En 1583 viajó al país otro dominico portugués llamado Lopo Cardoso y en 1584 Joao Madeira, quienes tuvieron los mismos resultados que su antecesor, sin embargo, las misiones católicas continuaron.

Gobernaba Camboya en aquella época, el Rey Satha, quien tenía sumo interés en establecer contactos comerciales con el Puerto de Malaca, en ese entonces una floreciente colonia portuguesa, ubicada en la zona de los estrechos.⁵²

Uno de los misioneros portugueses el Dominico Sylvestre D'Acevedo, aprendió la lengua Khmer y se estableció en el país donde estuvo a cargo de una pequeña comunidad católica compuesta por algunos japoneses, malayos, chams, y algunos comerciantes portugueses.

Cabe señalar que las costas de Indochina se localizan muy cercanas a Manila, los geógrafos de la época señalan que "distan unas quinientas millas de Manila".⁵³

3.4.2. Expediciones y misiones diplomáticas y religiosas.

Al igual que en el caso de Japón, los monarcas de las naciones del sudeste asiático mostraron sumo interés por establecer una ruta comercial con Filipinas para obtener los beneficios del comercio transpacífico. Por este motivo los reyes de Camboya, Siam y Tonkín en diversas ocasiones enviaron misiones a Manila solicitando el establecimiento de una ruta comercial formal.

Expediciones de Diogo Belhoso y Blas Ruiz.- En siglo XVI el aventurero portugués Diogo Belhoso fue invitado a servir de consejero del monarca camboyano. Gracias a su intervención el Rey de Camboya escribió a las autoridades portuguesas de Malaca solicitando el envío de misioneros al país, aunque su verdadero objetivo era solicitar ayuda portuguesa contra el Rey Pra Naret de Siam, quien amenazaba con invadir el país. Las autoridades de Malaca negaron la ayuda solicitada, ya que la Hacienda de la Colonia no tenían fondos y en cuestión de armas y hombres la situación era similar.

⁵² Algunos kilómetros al Norte de lo que hoy es Singapur.

⁵³ Díaz de Villegas José, *Una Embajada española a Siam a principios del siglo XVIII*, p 12.

Posteriormente, decidieron enviar una embajada a Manila, ciudad que debido a la unión de las coronas española y portuguesa en 1580, se había convertido en el centro del poder en la región, pero ésta no tuvo éxito.

En 1593 Blas Ruíz de Hernán González y Gregorio Vargas Machuca, aventureros españoles, salieron de Manila y llegaron a Camboya, en un momento en que en el país se libraban cruentas batallas contra los invasores siameses.

Estos viajeros conocieron al portugués Belhoso y aconsejaron al Rey de Camboya que solicitara ayuda al gobernador de Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas. Envió una carta en la que se ofrecía la libertad de prédica en el país y una serie de privilegios comerciales con los cuales se vería beneficiada la colonia española.

El gobernador español no mostró interés y envió de regreso la embajada (en la cual participaba Belhoso) con numerosos presentes para el Rey y un grupo de misioneros, pero nada claro relativo a la ayuda solicitada.⁵⁴

Cabe mencionar que la mayoría de los frailes que participaron en esta misión y en otras en esta zona habían permanecido en México un largo tiempo antes de embarcarse para oriente, algunos incluso eran mestizos o criollos, lo cual permitió que el idioma, las costumbres y muchos de sus hábitos estuvieran influenciados por lo que habían visto en América.

El rey de Siam invadió Camboya y envió a Blas Ruíz a Manila solicitando la apertura de relaciones comerciales, sin embargo en ese lapso el gobernador das Mariñas es asesinado y su hijo Luis nombrado gobernador.

En Manila, Diogo Belhoso y Blas Ruíz planearon una posible conquista española a Indochina. Presionaron al gobernador para que enviara una flota a Camboya, este hecho posibilitaría el establecimiento de un punto de abastecimiento en Asia continental que posteriormente podría ser utilizado para futuras expansiones. El gobernador Luis das Mariñas aceptó el proyecto. Se equipó una armada compuesta por una nave y dos juncos, 120 soldados españoles y un amplio grupo de japoneses y filipinos, salieron de Manila en enero de 1596.

Al llegar encontraron Camboya en un caos político. Los españoles se aprovecharon de la situación y cometieron algunos destrozos lo cual les ganó el repudio popular. En plena confusión Diogo Belhoso y Blas Ruíz mataron al Rey.

⁵⁴ Hall, *A History of South-East Asia*, p.280

Algunos nobles camboyanos propusieron como Rey a uno de los navegantes españoles llamado Gallinato, quien se rehusó a ocupar el cargo después de muchas insistencias y presiones por parte de la nobleza camboyanos. Esta historia dió origen a numerosas leyendas en Europa que hablaban del "famoso capitán español coronado en una lejana nación de Asia".

No cabe duda que este hecho hubiera incorporado Camboya al vasto imperio español. Las condiciones estaban dadas para realizar una conquista del país: tenían las armas y los hombres y su centro de apoyo era Manila, no muy distante de esta zona. Pero el hecho que más posibilitaría la conquista era el nombramiento de un español como Rey del país.

De haber aceptado el trono, España hubiera fortalecido su presencia en Asia, con una colonia en Asia continental; hecho que fue realizado posteriormente por Francia, en la misma zona.

Gallinato decidió regresar a Manila, Blas Ruiz y Diogo Belhoso permanecieron en la Península Indochina para buscar a su amigo el Rey de Camboya, Prauncar Langara. Llegaron a Laos, donde les informaron que el Rey y parte de su familia había muerto y el heredero, era demasiado joven para gobernar.

En Camboya reinaba la anarquía, y un grupo de nobles camboyanos fue a Laos a ofrecer el trono del país al joven Prauncar, quien aceptó y retornó al país. En su comitiva figuraban Blas Ruiz y Belhoso, quienes colaboraron en la restitución de Prauncar. En agradecimiento, fueron nombrados jefes militares y se les otorgaron dos provincias como recompensa.

Expedición das Mariñas-Fray Alonso Jimenez.- Blas Ruiz estaba convencido que para fortalecer y mantener su presencia en el país era necesario recibir ayuda de Filipinas. En 1598 escribió al Presidente de la Audiencia de Manila, Antonio de Morga, solicitándole apoyo. En esta carta le dice: *"es muy importante poseer una fortaleza en tierra firme, la cual será el inicio de grandes acontecimientos"*.⁵⁵

En Manila, Luis das Mariñas ya no era gobernador, sin embargo él continuaba confiando en la posibilidad de ampliar los dominios españoles al Asia continental y financió una expedición del sacerdote dominico Fray Alonso Jiménez, que había participado en algunas de las anteriores misiones a Camboya.

La expedición estuvo compuesta por tres naves pequeñas, una tripulación conformada por japoneses y tagalos, así como 22 frailes incluyendo al Padre Jiménez. Salieron de Manila

⁵⁵ Morga Antonio. *Sucesos de las Islas Filipinas*. p.45

tardeamente, cuando las condiciones climáticas para el mar de China, no son favorables, lo cual provocó que dos de las tres embarcaciones naufragaran, y sólo una llegara a Indochina, donde se unieron a Blas Ruiz y Belhoso.

Mientras, en Manila otro capitán español, consiguió que el gobernador Tello le otorgara el permiso para navegar con su barco hasta Siam, donde se uniría a la expedición española. En Camboya los nobles khmer comenzaban a disgustarse con la presencia española en el país y con la influencia que tenían sobre el joven monarca camboyano. La presencia en las costas de Camboya de naves piratas tripuladas por japoneses y europeos molestó aún más a la población, quienes mostraron su inconformidad.⁵⁶

A pesar de su poderío militar, la situación de los españoles en Camboya pronto se volvió crítica. La población se alzó en armas contra ellos. En las luchas murieron Blas Ruiz y Diogo Belhoso. Los camboyanos pidieron ayuda al Rey de Siam, (su antiguo enemigo). Los siameses enviaron 6000 hombres para apoyarlos. Los españoles fueron expulsados del país. Así termina uno de los pasajes más increíbles y desconocidos de la presencia ibérica en Asia.

Expediciones de Juan Díaz.- No obstante lo sucedido, el rey de Camboya mandó llamar a Juan Díaz, uno de los sobrevivientes de la compañía de Blas Ruiz, para ser enviado a Manila al frente de una nueva embajada camboyana en la cual se solicitaba una vez más la apertura de una línea comercial regular entre su país y Manila, que incorporara Camboya a la ruta comercial transpacífica. Además ofrecían amistad permanente y solicitaban ítems sacerdotes y misioneros!

El gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, respondió a la solicitud del gobernante khmer enviando una pequeña nave con cuatro sacerdotes y cinco soldados, una pequeña tripulación en la que se encontraba Juan Díaz, la escueta expedición partió de Manila en 1603. Estos fueron los últimos intentos de consolidar un establecimiento español en Camboya.

Embajada de Gregorio de Bustamante a Siam.- Algunos años más tarde, durante la administración del Gobernador de Filipinas, Don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717- 1719) envió al reino de Siam a un sobrino suyo Don Gregorio Alejandro de Bustamante, con la finalidad de realizar un tratado comercial y establecer una línea marítima permanente entre Manila y Siam.

⁵⁶ Hall, *op.cit.* pp 280-83

La misión se compuso de dos naves que zarparon de Manila a principios de 1718. La nave capitana venía al mando de Benito Carrasco Pan y Agua, quien realizó una descriptiva relación de la misión. El relato de Carrasco fue publicado en Manila. Es un escrito descriptivo e interesante.⁵⁷

Gregorio de Bustamante fue investido con el título de embajador y llevaba cartas para el Rey de Siam, el Primer Ministro, el Obispo y el Rector del Colegio Jesuita. Cabe mencionar que en esta época existía ya una amplia colonia católica en este país.

Por casualidad, el arribo de la embajada española coincidió con la llegada de las lluvias, el aumento del cauce de los ríos. Además, el Rey de Camboya, tradicional enemigo del de Siam, al ver la expedición hispana pensó que venían en apoyo de Siam y de inmediato se rindieron a los siameses. Estos hechos motivaron que la corte de Siam viera con buenos ojos la llegada de la embajada española y estos hechos como presagios de un prometedor futuro.

La embajada fue recibida con gran lujo y pompa, descrita minuciosamente por Carrasco. El 14 de abril sube a una de las naves españolas un mandarín "con dos intérpretes portugueses, con ánimo de aclarar quién es el que envía la Embajada. Se le especifica que el Rey Católico Felipe V, y en su nombre, el Capitán General de Filipinas. Todo resulta parsimonioso y complejo".⁵⁸

La embajada se queda en Siam hasta agosto de ese año, cuando retornaron a Manila. Como resultados de ésta se les otorgaba a los españoles un territorio, llamado desde ese momento "Nuestra Señora del Soto", en el cual se reservaba a los españoles para que "le habitaran y poblaran y pudieran predicar la fe católica. Se les autorizaba a construir navíos y repararlos, sin más que pagar la teca, el hierro y los jornales al precio corriente en el Reino. Se establecían medidas comerciales de intercambio, pudiendo comprar los españoles mercancías en Siam, menos salitre y marfil, cueros de vaca y demás artículos que estaban otorgados a los holandeses. Se exceptuaba, por último, del pago de derechos a las naos que traficaran entre Filipinas y Siam".⁵⁹

Los miembros de la expedición tomaron posesión de la franja de tierra otorgada por el rey a los españoles, colocaron una cruz. Este sería el inicio de una futura factoría española en Indochina. Al poco tiempo los siameses enviaron una nueva embajada a Manila solicitando la formalización de la ruta comercial, sin embargo su llegada coincidió con los levantamientos populares que llevaron a la muerte al Gobernador Bustamante y Bustillo.⁶⁰

57 Carrasco Pan y Agua, Benito, *Relación de la navegación de estas islas Philipinas, por el Reyno de Siam, Embaxada y sus efectos, que porser tan de Gloria de Dios, y aumentos de la Catholica M.G. que Dios Guarde*.

58 Díaz de Villegas, *op. cit.* p. 14.

59 Díaz de Villegas, *op. cit.* p. 16.

60 Meade de Angulo Mercedes, *Un gobernador de Taxcala en Filipinas*, pp.71-81

La embajada siamesa no fue recibida y tuvo que volver a su país sin ningún logro. Este hecho les molestó y el rey de Siam decidió no insistir en entablar lazos con España. Esta aventura hispana en Indochina, probablemente hubiera sido el inicio de un enclave europeo tipo Macao, Hong Kong y Singapur o probablemente una colonia mayor.

Misiones Religiosas.- Desde los primeros contactos europeos en el sureste asiático la presencia misionera fue latente, de hecho a pesar de las persecuciones se logró conformar una comunidad católica en Indochina atendidos por frailes provenientes de las colonias portuguesas y de Filipinas, religiosos españoles, criollos, mestizos e incluso algunos indígenas americanos. La mayoría habían vivido en el nuevo continente y llegaban impregnados de sus costumbres y forma de vida.

Los religiosos fomentaron el comercio y en muchas ocasiones fueron parte de él, en esta zona la labor misionera siempre fue paralela a la comercial. En este sentido, tesoros artísticos de Indochina se pueden encontrar en algunas iglesias coloniales de América Latina, producto de este intercambio. Las limosnas y donativos de la feligresía americana mantuvieron las misiones en estas remotas zonas. Los misioneros llevaron la plata mexicana al sureste asiático, donde fue muy apreciada.

Sin embargo, las persecuciones religiosas motivadas muchas veces por expedicionarios holandeses o ingleses que tenían influencia en la corte de esos países, fue minando la presencia católica en esa parte de Asia.

A mediados de la década de 1740, el Vicario provincial de los dominicos en Tonkin informa que en la provincia había 34,000 cristianos dispersos en 250 poblados. Para 1746 se bautizaron 1915 y se comenzaban a formar religiosos tonkineses para apoyar la labor de los misioneros europeos.

3.4.3. Comercio

El comercio con esta zona fue muy irregular, fue interrumpido por largos períodos debido a la persistencia de guerras y conflictos locales, así como por la desconfianza que tenían los comerciantes españoles, sin embargo el intercambio perduró hasta finales del siglo XVIII.

En 1622 por medio de un decreto real, se le ordenó al Gobernador de las Filipinas que prohibiera a particulares enviar barcos con fines comerciales a Siam y Camboya. La causa fue que debido a las numerosas rutas comerciales que se tenían con toda la región, la flota de navíos filipinos

se encontraba dispersa al momento que fueron atacados por los holandeses.⁶¹ Además dada la infinidad de barcos piratas en la zona se tornaba sumamente peligrosa la navegación por esos mares. Manila era un presidio, un puesto comercial y una misión, y la defensa era la primera consideración.⁶²

Durante el Gobierno de Tabora, en las Filipinas (1626-32) Juncos indochinos acudían a Manila con suma regularidad. El comercio fue revitalizado por el Gobernador Diego de Salcedo (1663-68) y posteriormente suspendido. Los Gobernadores Bustamante (1717-19) y Obando (1750-54) lo reanudaron durante sus mandatos.⁶³

Durante el gobierno de Obando, se creó una Compañía cuyo objetivo era comerciar con Siam y construir galeones. De hecho algunos de los galeones de la ruta Acapulco-Manila fueron armados en Indochina. Sobre la visita del embajador español, José Pasarín, a Siam se conserva una interesante crónica que narra los hechos y el ceremonial que hubo en aquella ocasión. Gracias a esta visita fue construido en tierras siamesas el Galeón Guadalupe.

A pesar de todos los intentos y buena voluntad de ambas partes la idea de construir una factoría o puerto comercial español en las costas de Siam nunca prosperó. Inclusive la corte en Madrid declaró ilegales los acuerdos suscritos entre el gobernador de Filipinas y el rey de Siam.

De acuerdo a los escritos Antonio de Morga,⁶⁴ los productos que se comerciaban con esta zona eran pimienta, marfil, telas de algodón, rubíes y zafiros, cuernos de rinocerontes y cuero entre otras mercancías.

3.5. Relaciones comerciales con las islas de Micronesia.

Las islas de Guam, Marianas, Carolinas, Palaos y Marshall, constituyen el conjunto de islas conocido como Micronesia, palabra griega que significa islas pequeñas. Las islas de Micronesia están situadas en el Pacífico, entre Indonesia y Filipinas (**ver mapa 13**).

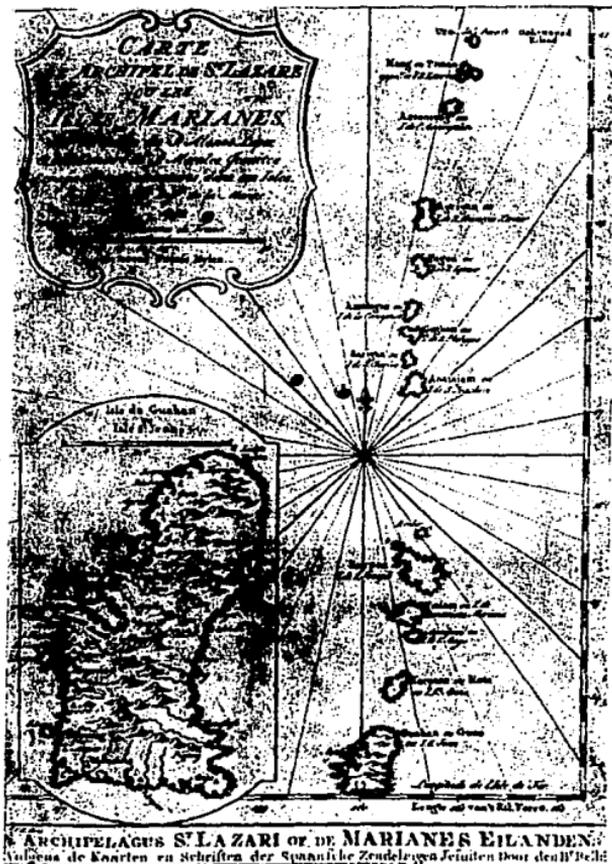
Estas islas formaron parte del Imperio Español desde su descubrimiento por Magallanes, hasta finales del siglo XIX. Por este motivo participaron en el comercio transpacífico o tuvieron influencia de éste. Sin embargo, debido a su dispersión, el grado de penetración hispana fue diferente en cada grupo de islas, por lo cual las trataremos de forma individual.

⁶¹ *vid. infra*, Capítulo IV

⁶² Schurz Lytle William, *The Manila Galleon*, p. 151.

⁶³ Schurz, *op. cit.* p.151.

⁶⁴ Antonio de Morga, presidente de la audiencia de Manila, escribió "Sucesos de las Islas Filipinas", libro esencial para el estudio del período colonial en el archipiélago.
de Morga Antonio, Sucesos de las Islas Filipinas.



MAPA No. 13
Islas de Micronesia con influencia hispana.
Fuente: Cuevas, Mariano, Monje y Marino.

3.5.1. Guam.

Geográficamente se considera a la isla de Guam como parte del archipiélago de Las Marianas, sin embargo en la actualidad, políticamente constituye una entidad separada y para motivos de esta tesis, debido a su importancia en el comercio transpacífico se ha decidido estudiarla de manera individual.

Durante el primer viaje de circunnavegación iniciado por Fernando de Magallanes, la expedición cruzó el Océano Pacífico navegando desde las costas del sur de Chile hasta la isla de Guam, que fue la primera isla habitada que encontraron después de 100 días de navegación transpacífica.⁶⁵

Según el diario de Pigafetta, el marino italiano que acompañaba a Magallanes, la isla fue descubierta el 6 de marzo de 1521. Guam y las islas que la rodean (Rota y Saipan) fueron bautizadas en aquella ocasión como "Islas de los Ladrones", debido a que *"los habitantes asaltaron los barcos desde sus canoas, provistas de velas, robando todo lo que encontraron, incluso el bote del Trinidad"*.⁶⁶

En 1565 Miguel López de Legazpi en su viaje de México a las Filipinas toma posesión de las islas en nombre de la corona española, con este acto Guam y las islas aledañas quedarían unidas a España, formando parte del Virreinato de la Nueva España, por espacio de casi 250 años.

Desde mediados del siglo XVII se le cambió el nombre al archipiélago por el de "Marianas", en honor a la reina Doña María de Austria, que en 1663 sufragó los gastos para el establecimiento de una misión jesuita en este lugar.

La isla de Guam se eligió como principal isla del archipiélago y en ella se fundó Agaña, el cual se convertiría en capital de la isla y de la colonia. En esta ciudad se estableció el Gobernador y la administración civil, una pequeña guarnición militar y los religiosos que acudieron a evangelizar las islas. De hecho Guam fue la más "hispanizada" de todas las islas que conforman Las Marianas.

Respecto al comercio transpacífico, Guam, jugó un papel importante en la ruta comercial, ya que constituía la única escala que realizaba la nao en su trayecto de América a Filipinas. Cuando se acercaba la época en la cual debían arribar los galeones de Acapulco con destino a Manila, colocaban hogueras en los puntos más altos de las islas, para que a manera de faros guiaran al galeón.

⁶⁵ *vid. supra*, Capítulo 1.

⁶⁶ Prieto Carlos, *op. cit.* p. 145.

El barco permanecía en Guam unos días en los cuales la tripulación descansaba y se recuperaba del largo viaje. Se dejaba el "situado" de las islas al Gobernador, en muchas ocasiones se quedaban religiosos, militares, autoridades o algún colono, de los pocos que llegaron a las islas; y cuando la situación lo ameritaba se reparaba la nave.

Con el fin de reducir el situado destinado a las islas, en 1727 se propuso a la Corte disminuir el contingente militar acantonado en las islas y suprimir el puesto de gobernador. Sin embargo en la corte no se pensó en abandonar aquellas islas castellanas, bien por motivos estratégicos -porque se temiera seriamente su pérdida- o bien, por que se pensara en la necesidad de conservarlas y poblarlas en provecho de las Filipinas.⁶⁷

Durante el período que permanecía la nao anclada en Guam, se realizaba un intercambio entre los miembros de la tripulación y los aborígenes, el cual permitió el contacto de estos con conocimientos, tradiciones y costumbres no sólo europeos, sino americanas. Es notable la asimilación de muchos aspectos de las costumbres indígenas de México en la vida de los indígenas "chamorros" de Guam.⁶⁸

También se realizaba un pequeño intercambio comercial, motivado principalmente por la llegada del situado a las islas, que consistía en monedas de plata mexicanas para pagar los sueldos de los empleados gubernamentales, las milicias y las limosnas para la Iglesia.

Las islas no producían nada de gran interés para el comercio transpacífico, salvo algunas, muy escasas perlas, además de víveres para que la nao continuara su viaje a Manila. Sin embargo, el dinero que circulaba en las islas era de procedencia mexicana.

3.5.2. Islas Marianas.

El archipiélago de Las Marianas está constituido por 16 islas, de las cuales las más importantes son: Saipan, Rota, Tinian, Aguljan, Farallón de Medinilla, Anatahan, Sarigan, Aimagan, Pagan, Agrihan, Asunción, Maug y Farallón de Pájaros.

En el viaje de Magallanes fueron vistas desde la nave, las islas de Saipán y Rota, y junto con Guam fueron bautizadas como "Islas de los Ladrones", posteriormente también fueron llamadas "Velas Latinas". En el siglo XVII fueron bautizadas como Islas Marianas en honor de Doña María de Austria.

⁶⁷ García González Antonio, *op. cit.* p. 147.

⁶⁸ "Chamorro" significa en la lengua local amigo y de esta forma se dirigían a los visitantes que llegaban a ellas. La palabra trascendió y se generalizó como el nombre del grupo étnico y del idioma local.

Durante el intento de la nave Trinidad, de la expedición de Magallanes, por regresar a España vía Panamá, descubrieron las islas Agrihan y Maug, donde desertaron tres miembros de la tripulación.⁶⁹ Posteriormente, cuando Bernardo de la Torre intentó encontrar el tornaviaje a América en 1543, descubrió otras islas del archipiélago: Farallón de Medinilla y Anathan y Sariguan, que él bautizó como "las Dos Hermanas".

Estas islas recibieron menos influencia hispana que Guam, no hubo una colonización hispana como tal, sin embargo existió presencia de religiosos en ellas. Su principal contacto y medio de influencia hispana fue a través de los indígenas chamorros de la isla de Guam, más hispanizados que mantenían contactos con los pobladores del resto del archipiélago. De hecho, el idioma chamorro recibió tal influencia del español, que actualmente se ha señalado que casi el 50% procede del español, tanto gramaticalmente como en vocabulario.

Estas islas fueron gobernadas desde su descubrimiento y hasta 1821 por personajes enviados desde México, algunos de origen mexicano, la nacionalidad de los religiosos y misioneros de las islas también incluyó un buen número de mexicanos y algunos de los colonos que llegaron al archipiélago fueron de esta nacionalidad.

Otro medio de influencia del comercio transpacífico en estas islas fueron los naufragios, ya que debido a la abundancia de arrecifes en esta zona numerosos galeones encallaron en sus costas. En estos casos, los habitantes acudieron en el auxilio de los sobrevivientes, otras veces los atacaron. Hasta hoy en día se realizan expediciones en busca de los tesoros transportados por estas naves. Este es el caso del galeón Concepción, que encalló en las costas de Saipan, en Las Marianas y recientemente fueron descubiertos sus restos y extraídos sus tesoros del fondo del mar.⁷⁰

3.5.3. Islas Carolinas y Palaos.

Estas islas fueron descubiertas por navegantes españoles del siglo XVI. El primer contacto se estableció en 1522 cuando la expedición de Gómez de Espinosa descubrió el Archipiélago de Palaos. En el viaje de Alvaro de Saavedra en 1528 se descubrió las Carolinas y tomó posesión de ellas con toda solemnidad. Las islas fueron visitadas en 1542 y 43 por Villalobos y por Legazpi en 1565.

⁶⁹ *vid. supra*, Capítulo I.

⁷⁰ Mathers, William. "Nuestra Señora de la Concepción", *National Geographic*, vol 178, No. 3.

En 1595 Pedro Fernández de Quirós, capitán y piloto mayor del segundo viaje de Alvaro de Mendaña⁷¹ llegó a la isla de Bonebey. Sin embargo no fue hasta 1686 cuando el archipiélago fue bautizado como Carolinas, nombre que dió el piloto español a la isla de Yap, en honor de Carlos III. En 1712 Bernardo de Ego y visitó y reconoció las Islas. Posteriormente en 1773 fueron visitadas oficialmente por Felipe Tompson.

Juan Bautista Mourelle realizó un reconocimiento de Palaos y las islas vecinas. Otra expedición se llevó a cabo en 1795 por Fernando Quintano y en los años siguientes fueron visitadas por Juan de Ibargoitia en 1800, Juan de Lafita en 1802, Luis de Torres en 1804, Juan Bautista Monteverde en 1806. Todos ellos bajo la bandera del Imperio Español y partiendo de las Marianas, la mayoría de veces y algunas de Manila. Como en todos los viajes españoles en el Pacífico, entre los marineros de los navíos siempre figuraron personas cuya lugar de nacimiento era la Nueva España, quienes contribuyeron a expandir sus costumbres, plantas, y animales por el mundo y a su vez recibieron influencias de estas islas.

Diversos proyectos de evangelización se intentaron en las Islas, concretamente por los jesuitas de Filipinas. En 1696 llegaron a la isla de Samar en Filipinas un grupo de nativos de Palaos, lo cual despertó el interés de los religiosos de enviar una misión a las Islas.

En octubre de 1705 se dictó la real cédula que autorizaba una misión a estas islas, el gobierno de Filipinas y la Compañía de Jesús otorgaron 10,000 pesos cada uno para financiarla. La misión partió en 1708 con tres religiosos y 25 soldados. En 1710 se envió otra misión que fracasó en su intento de fondear en las islas. Al año siguiente otra misión corrió la misma suerte.

El padre Juan Antonio Cantova, un intrépido jesuita fue a Palaos en 1731 y fue él quien comenzó una obra evangelizadora y de colonización más estable en las islas. Al principio tuvieron éxito, sin embargo una parte de la expedición fue a informar a Manila y a su regreso encontraron que el padre Cantova había sido asesinado.⁷² Los jesuitas en sus cartas de relación describen de manera muy detallada las islas, la fauna y flora, sus habitantes y su forma de vida, etc.

Respecto al comercio se puede decir que las islas no producían cosas de interés para los españoles, sin embargo desde el siglo XVIII el Rey de Wolea viajaba periódicamente a Guam donde se realizaba un intercambio comercial muy sencillo. En las islas no circulaban las monedas, sino era un sistema a base de trueque. Las monedas de plata mexicana que llegaron a obtener los indígenas eran utilizadas como piezas de joyería.

⁷¹ Alvaro de Mendaña salió del Callao, en Perú en expedición a través del Pacífico, llegando a las Carolinas, las Marianas y las Filipinas, tiempo después las expediciones salidas del Perú fueron prohibidas por la corona.

⁷² Montero y Vidal José, *El archipiélago filipino y las islas Marianas, Carolinas y Palaos*, p. 443.

En 1785 la Compañía de la India Inglesa regaló al Rey de Palaos un toro y una vaca, estos se multiplicaron, ya que los indígenas no acostumbraban comer carne y con el tiempo éste se convirtió en un producto de intercambio entre los indígenas y los barcos que pasaban cercanos a las islas.

En Guam también era apreciado el carey de las islas, pero siempre se comerció en menor escala. En el siglo XIX comenzó a intercambiarse el coco seco⁷³ por armas de fuego, telas y artículos de hierro. Los navegantes ingleses comenzaron a hacerse cargo de este comercio, marginado por los españoles.

Las relaciones entre el archipiélago y el mundo hispano se realizaron a través de Guam y las islas Marianas, con quienes mantenían un estrecho contacto. A principios del siglo XIX muchos de los habitantes de las Carolinas pidieron autorización para emigrar a las Marianas.⁷⁴

Durante todo el período colonial se mantuvieron bajo dominio español, sin embargo la presencia hispánica fue casi simbólica y la relación con la Nueva España fue muy débil, no obstante este hecho, el comercio transpacífico incidió en las costumbres y forma de vida de los habitantes, llegó el maíz y otros productos americanos. Las islas se mantuvieron bajo la soberanía española hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando fueron tomadas por los alemanes.

3.6. Relaciones comerciales con las colonias portuguesas en Asia.

Portugal, tradicional rival comercial de España, llegó a las islas de la especiería, bordeando la costa africana, por el Cabo de Buena Esperanza.⁷⁵ Al otro lado del mundo se encontraron ambas naciones rivales. Sin embargo a pesar de los problemas políticos existentes entre los dos países ibéricos, se realizó un activo comercio entre los establecimientos portugueses de Asia: Goa, Malaca, Macao y las islas de la especiería con Filipinas.

El modelo de colonización portugués se caracteriza por el establecimiento de factorías en las costas. Las factorías se desarrollaron como agencias del comercio exterior portugués, donde se intercambian los productos. Este sistema generará ingresos para la metrópoli casi de manera

⁷³ Conocido en lengua indígena como *coprah*, palabra que trascendió al español.

⁷⁴ En 1818, 1,000 carolinios.

⁷⁵ *vid. supra*, Capítulo 1.

inmediata, y el costo de establecimiento será muy bajo.⁷⁶ La factoría estaba encabezada por un Factor, quien era un funcionario público nombrado y pagado por el rey, representando los intereses comerciales de su país y de su soberano.⁷⁷

Los portugueses para poder obtener el control de la ruta comercial aprovecharon la antiquísima red comercial musulmana y firmaron alianzas con los gobernantes musulmanes, religión predominante en toda la costa del Indico, hasta las Filipinas.

Conscientes de la imposibilidad física de conquistar territorios, y en verdad poco interesados en construir imperios políticos tan alejados de Europa, los portugueses -a diferencia de los españoles- pretendían sólo un dominio eficaz de los mares, unido a una hegemonía política en forma de zonas de influencia.⁷⁸

De hecho, los portugueses sostenían un intenso tráfico comercial en la zona, el cual se realizaba a través de la ruta de factorías del llamado "caminho da India" que incluía las costas de Guinea, Angola, Mozambique y Zanzibar, en África; Adén y Omán, en Arabia; y de ahí Goa, Damao, Diu, en la costa de la India y continuaba a Malaca, Macao, Timor y llegaba hasta Japón, a Nagasaki donde realizaba un floreciente intercambio. Esto provocó que se convirtiera en el primer "imperio global" del mundo con factorías comerciales en todo el planeta.⁷⁹

Este comercio se vio favorecido en 1580 con la unificación de las coronas española y portuguesa, lo cual facilitó el establecimiento de rutas comerciales que enlazaran los establecimientos antes citados. Manila se convirtió en centro del comercio asiático y capital de los establecimientos hispano-portugueses en Asia.

Los productos más codiciados por los portugueses provenían de China. En este país la plata tiene un valor incluso mayor que el del oro, por este motivo, los portugueses necesitaban plata para poder comerciar con este país. En un principio se valieron de la plata japonesa, periódicamente enviaban de Macao a Japón una nave a comerciar, la cual fue llamada "nau de prata", sin embargo este metal en Japón no es de muy buena calidad y los yacimientos no son muy ricos.

Con los primeros navegantes novohispanos en el Pacífico, también llegaron las primeras monedas de plata acuñadas por la casa de moneda de México, desde ese momento fueron admiradas por los comerciantes chinos. Los portugueses vieron en el comercio con Nueva España, a través

⁷⁶ Una de las más antiguas e importantes de todas las factorías portuguesas (data del siglo XIV) era la de Flandes, establecida primero en Brujas y luego en Amberes. de Oliveira Marques, *Historia de Portugal*, p. 182.

⁷⁷ Las factorías se desarrollaron como agencias del comercio exterior portugués. De Oliveira Marques, *op. cit.* p. 183.

⁷⁸ de Oliveira Marques, *op. cit.* p. 242

⁷⁹ Severy Merle, *Portugal sea road to the east*, National Geographic nov. 1992

de Manila, la posibilidad de adquirir la plata necesaria para el comercio con China. De hecho fueron navegantes lusos quienes sirvieron como intermediarios en el comercio de Filipinas con China. Cuando el Japón se cerró al comercio occidental, los portugueses se dirigieron al comercio con Filipinas como única fuente para obtener este metal.

En el siglo XVI la estructura monetaria portuguesa dependía en primer lugar del oro proveniente de África, y en segundo lugar de la plata llegada de Alemania. Sin embargo después de los descubrimientos de los grandes yacimientos de este metal en México y Perú cambió radicalmente el panorama mundial. La plata española fue transformándose en vital para la vida económica de Portugal. Se obtenía por dos vías: Sevilla y Manila, de forma legal e ilegal. En el caso del comercio transpacífico dada las distancias y lo difícil de controlarlo, se dieron fuertes casos de contrabando.

Otro de los productos preciados por los españoles en el comercio con las colonias lusas eran las especias que eran comercializadas principalmente por los portugueses. Las seis especias más importantes provenientes del Asia portuguesa eran la pimienta, el jengibre, la canela, el clavo, las mazas y la nuez moscada, cuya procedencia era principalmente la costa de Malabar en el sur de la India, Ceilán, la costa noroeste de Sumatra, las Comores y las Molucas, lugares donde los portugueses ejercían el control. Durante todo el período que ocupa esta investigación el comercio de especias no dejó de incrementarse.

Desde el punto de vista jurídico existieron períodos muy tensos entre estas dos naciones, en los cuales incluso llegó a prohibirse a los portugueses habitantes en Asia el comercio con Filipinas, como prueba de su ancestral rivalidad. Así mismo en un periodo, durante la unión de las coronas portuguesa y española, se prohibió "a la nación castellana y portuguesa mezclarse en sus posesiones".⁸⁰ Sin embargo a pesar de las disposiciones legales el comercio entre las colonias portuguesas, Macao principalmente y Manila, nunca se suspendió.

3.6.1. Macao.

La toma de la ciudad de Malaca en 1511 por los portugueses comandados por Albuquerque, marca el inicio de la expansión lusa en el Pacífico asiático. Posteriormente comienzan las expediciones que los llevarían a China. En 1516 y 1517 se realizan viajes de reconocimiento en las costas chinas, en esta ocasión Fernao Peres de Andrade llega a Cantón y logra que le autoricen la utilización del Puerto de Ta-Mau para sus transacciones comerciales, concesión que

⁸⁰ Teixeira, Manuel. *Macao a través dos séculos*, p.11

estuvo vigente hasta 1521 cuando se trasladaron a Liang-Pó, donde comenzaron los intercambios comerciales con Japón. En este puerto estuvieron hasta 1584, cuando se cambiaron a Lam-Pacau, cerca de la actual Macao, constituyéndose en la primera ciudad europea en China.⁸¹

De acuerdo con la tradición el territorio de Macao fue otorgado a los portugueses por el Mandarín de Cantón como agradecimiento a los marinos lusos que combatieron a los piratas que atacaban las costas chinas.⁸² Sin embargo, fue la perseverancia de los portugueses lo que logró que en 1557 obtuvieran Macao en una especie de arrendamiento perpetuo. Este es el único caso donde los portugueses se establecieron en un territorio por medios no militares.

Inmediatamente llegaron a Macao, entonces un pequeño poblado, grupos de marineros, religiosos y comerciantes, que con el paso de los años fueron aumentando y haciendo de éste una de los puertos más activos de la época.

La ciudad se localiza en una pequeña península en la desembocadura del río de las Perlas, en la costa sur de China no alejada de la ciudad de Cantón.⁸³ También forman parte del territorio dos islas aledañas, Taipa y Coloane.

Macao se estableció como intermediaria entre China y Japón, entre China, Manila y América. En 1598-1599 el viajero italiano Francisco Carletti decía del comercio de Macao: ". . . a nau para ir, ao Japao transportando as mercadorias que os habitantes da cidade de Cantao onde se fazem as ferias. Estas mercadorias sao transportadas á India Oriental no mes de Setembro e Outubro, e ao Japao no mes de Abril e Maio"⁸⁴

Los comerciantes portugueses de Macao, establecieron casas comerciales en Manila, donde los novohispanos se surtían de productos chinos. El pago lo realizaban en pesos de plata que eran muy codiciados en China.

Respecto a las mercancías describe Carletti que eran principalmente: ". . . seda crua da qual se transportam em cada viagem setenta e oitenta mil libras de vinte oncas cada uma. Tambem transportam para lá grande quantidade de drapejamentos diversos e muito chumbo, valendo tres escudos cada cem libras; e ainda prata pura e zarcao e grande quantidade de almíscar com as suas vésiculas tudo o que se consome nestas partes entre estes povos. Além disso mandam lá infinitas outras espécies de mercadorias, como drogas e pratos de porcelana de todos os tipos, sobretudo la mais grossa, e com frequencia transportan para lá tambem ouro, na qual tem sucedido ganharem setenta e oitenta por cento, especialmente em tempo de guerra, pois nessa altura

⁸¹ Agencia Geral do Ultramar, *Provincias Ultramarinas Portuguesas* 2, p.85

⁸² Teixeira, Manuel. *op. cit.* p.6

⁸³ Hoy Guangzhou.

⁸⁴ Carletti, Francisco. *'Arrozamento da minha viagem á volta do mundo'*, cit. pos. Teixeira, Manuel, *op. cit.* p. 15

*aqueles senhores e régulos do Japao compram-no com avidéz para melhor remover os seus bens, em caso de necessidade, e trasportá-los de um lugar para outro, segundo os caprichos da guerra que fazem entre si. Em troca do ouro dao barras de boa prata, que allí abunda, por haver naquele país muitas minas de pratas.*⁸⁵

Como se ve en esta descripción, a fines del siglo XVI, la plata era básica para comerciar con los chinos, en ésta época el italiano Carletti calculó entre "250 a 300 mil escudos em barras de prata, que vem do Japao e da Manila" para el incipiente comercio de Macao.

En Cantón se realizaba una feria a la cual los portugueses de Macao se surtían de mercancías, y para que no subieran los precios ante la demanda portuguesa "sao eleitos e nomeados quatro ou cinco mercadores dos cidadaos de Macau, para ir lá comprar em nome de todos os outros, para que nao haja alteracao dos precos das mercadorias".⁸⁶

En 1608 las autoridades españolas permitieron que periódicamente un barco zarpase de las Filipinas con destino a Macao para realizar transacciones comerciales directamente. Sin embargo este hecho fue boicoteado por las autoridades lusas ya que veían afectados sus intereses.

*"no conviene que los españoles vengan a Macao porque la moneda de plata de que traen altera el precio de las mercancías notablemente".*⁸⁷

Para 1766 los españoles ya habían establecido una factoría en Macao encargada de realizar directamente las gestiones del comercio China-Filipinas. Con la fundación de la Real Compañía de Filipinas⁸⁸ esta factoría facilitaría el establecimiento de una similar en Cantón a cargo de la Real Compañía.⁸⁹

Este fue el puerto en la costa china, más activo en el comercio transpacífico, y un gran porcentaje de las mercancías que llevaba la nao en su viaje de Manila a Acapulco provenían del comercio con Macao. Destacan las rejas del coro de la catedral de México.

Con la independencias de las naciones iberoamericanas y el fin de la ruta comercial se vio afectado Macao, sin embargo el golpe de gracia lo vino a dar el establecimiento inglés en Hong Kong,

⁸⁵ Carletti, *cit. pos.* Teixeira, *op. cit.* p. 10

⁸⁶ Carletti, *cit. pos.* Teixeira, *op. cit.* p. 13

⁸⁷ Paredes Pero, *Lembranca* 1623, *cit. pos.* Valdés Lakowski *de las minas* . . . p. 123.

⁸⁸ *vid. infra*, Capítulo IV

⁸⁹ Schurz Lytle, *op. cit.*

ciudad muy cercana al enclave portugués, misma que fue poco a poco tomando el papel que tuvo Macao en el Pacífico Asiático. Hoy en día, esta colonia constituye el último reducto colonial del vasto imperio colonial portugués.⁹⁰

3.6.2. Goa y los establecimientos portugueses en la India.

Entre 1498 y 1505 los portugueses comenzaron a recorrer las costas de la India, iniciando una incipiente ruta comercial, que con el paso de los años se convertiría en una de las más fructíferas de la época. Estas expediciones consiguieron la autorización de algunos monarcas locales para establecer factorías en la costa de la India, las primeras fueron en Cochim, Cananor y Coulao (ver mapa 14).

El primer Virrey⁹¹ portugués en la India fue Francisco de Almeida quien llegó a esta región en 1505. El tenía la instrucción de crear una serie de fortalezas en las costas del Indico para asegurar el monopolio portugués en la zona. En esta época se estableció un régimen de licencias⁹² que deberían pagar todos los navíos mercantes que no fueran portugueses y navegaran por esta zona.⁹³

El idioma portugués se convirtió en lengua franca en todo el Indico y el Pacífico Asiático, todas las transacciones comerciales se realizaban en este idioma. Lo cual ayudó a los comerciantes hispanos de Manila que establecieron contactos con otras partes de Asia, ya que muchos de ellos conocían el idioma portugués y si no, dada su similitud con el español les resultaba más fácil comunicarse. Lo mismo se aplica para los comerciantes asiáticos que llegaban a Manila a comerciar sus productos.

La ciudad de Goa fue conquistada por Afonso de Alburquerque en 1510 y pronto se convirtió en base para la exploración portuguesa en Asia y enclave comercial en la India. En 1518 conquistaron Colombo, en la isla Ceilán, que constituyó uno de los lugares clave para el sistema comercial portugués.⁹⁴ Esta isla fue un fuerte proveedor de especias para el comercio transpacífico, concretamente de canela y té.

⁹⁰ El gobierno portugués ha negociado con el gobierno chino un retorno del territorio a la soberanía china a partir de 1999.

⁹¹ El representante de la corona en los establecimientos portugueses en Asia era el gobernador general, nombrado por el rey para un período de tres años. Cuando las circunstancias lo requerían se nombraba a alguien con mayor prestigio y autoridad, entonces el gobernador general pasaba a ser Virrey con prerrogativas casi reales. De 1505 a 1550 hubo once gobernadores, pero sólo cuatro virreyes.

⁹² Llamados en portugués *cartazes*.

⁹³ de Oliveira Marques, *op. cit.*, p. 241.

⁹⁴ de Oliveira Marques, *op. cit.*, p. 243.

El puerto de Goa se constituyó en una verdadera ciudad portuguesa en el corazón de Asia, no faltaron las iglesias y colegios con altares barrocos, ni las calles y edificios civiles como cualquier poblado portugués peninsular. Fue tal su poderío y riqueza que llegó a rivalizar con Lisboa.

Se estableció una ruta comercial permanente entre Goa y Lisboa, que posteriormente se enlazaría con Malaca, Macao y Manila y de ahí a la Nueva España a través del Galeón de Acapulco cerrando el circuito.

Esta ruta comercial permitió el intercambio de productos desde América hasta los establecimientos portugueses en la India. Entre los productos comerciados en esta ruta sobresalen los marfiles, las telas y los esclavos. Al respecto el sacerdote jesuita Pedro Chirino escribió sobre el comercio de esclavos de los establecimientos portugueses en la India, lo siguiente:

*"De la India, de Malaca, y de Maluco le vienen a Manila los esclavos y esclavas, blancos y negros, niños y de mayor edad, muchos industriosos y serviciales y además y buenos músicos".*⁹⁵ La mítica china poblana, Catarina de Sanjuan, llegó a México como parte de este comercio de esclavos hindúes. Los marfiles indo-portugueses también fue uno de los principales productos comerciados en esta ruta y de los cuales aún hoy en día se conservan numerosos exponentes.

Sin embargo uno de los principales productos comerciados con Goa y los establecimientos portugueses en la India fueron las telas y mantas que dado sus bajos costos y belleza eran muy apreciados en la Nueva España. Las telas llamada "cambayas" que eran usadas por la gente de escasos recursos de México. Parte de este comercio trajo a México dos prendas que se incorporaron directamente a la indumentaria nacional: los chaes y los paliacates, cuyo origen de acuerdo con investigaciones proviene de la India.

3.6.3. Malaca y Timor

El cronista portugués Tomé Pires dijo en el S.XVI, *"El que sea señor de Malaca tendrá en sus manos la garganta de Venecia"*.⁹⁶ Este frase se convirtió en realidad a los pocos años cuando en 1511 la Ciudad de Malaca, centro del comercio de especias, cayó en manos de Alburquerque el intrépido conquistador portugués, la posesión portuguesa de este estratégico puerto motivó el alza de los precios de las especias en Venecia.

⁹⁵ Chirino Pedro, *cit pos.* Valdés Lakowsky Vera, *op. cit.*, p.119.

⁹⁶ Severy Merle, *op. cit.* p. 66.

Una vez establecidos en Malaca, utilizaron esta ciudad como base para otras expediciones en la zona. De aquí salieron Serrao y Magalhaes⁹⁷ para descubrir la fuente de las especias, las Molucas o islas de la Especiería.

Por un tiempo Malaca se constituyó en la capital oriental del imperio portugués, su importancia se relacionaba con su estratégica localización política en la zona de los estrechos, era el paso obligado de muchos navíos en su trayecto del Índico al Pacífico asiático y por lo mismo un puesto comercial muy concurrido. En Malaca se intercambiaban productos de India, China y especias, los comerciantes de Manila y Japón también acudían a este concurrido puerto.

3.7. Relaciones comerciales con otras partes de Asia.

Manila llegó a constituirse en el centro comercial de Asia, desde donde fluían los caudales de plata mexicana y a donde llegaban las mercancías de los países de la región. Esto ocasionó que los mercaderes asiáticos estuvieran siempre en contacto con lo que sucedía en esta ciudad y periódicamente viajaran a ella.

A Manila llegaban periódicamente barcos de Japón, China, Siam, Tonkin, Camboya y las Islas de Micronesia. Además esporádicamente llegaban de lugares tan remotos como las colonias francesas y danesas en la India, de Ceylán y Batavia, y de las islas musulmanas más cercanas al archipiélago filipino como Borneo y las Molucas.

Esta diversidad de procedencias de los navíos que anclaban en el puerto de Manila, se hace patente en la siguiente cédula real fechada en San Ildefonso en 1743, en la cual se señalan los tributos e impuestos que se cobrarán a los barcos extranjeros que lleguen al puerto de Manila:

- " - De los pataches que llegasen de los puertos de Bengala, Zurate y Madrasta, se cobrará por la mencionada visita a 100 pesos cada uno.
- De las chalupas que llegasen de esos mismos puertos, 50 pesos por cada una.
- De los pataches que llegasen de Macao, Cantón, Pondichery y la costa de Java se cobrarán los mismos 50 pesos."⁹⁸

Esta cédula señala las nacionalidades de los navíos que en esa época solían tocar el puerto de Manila, demostrando la importancia que éste llegó a tener como centro comercial.

⁹⁷ Fernando de Magallanes el mismo navegante que posteriormente propondría el primer viaje de circunnavegación.

⁹⁸ Patente cit. pos. García González op. cit. p.188.

3.7.1. Islas musulmanas del sudeste asiático.

A la llegada de los españoles a Filipinas se encontraron que vía África y Asia los musulmanes habían llegado también a estas islas del Pacífico Asiático. Esta situación dificultó la total colonización española del archipiélago, concretamente Mindanao y Sulu⁹⁹ islas de mayoría musulmana.

Las islas más importantes de este grupo con las que Manila tuvo contacto son Mindanao y Sulu, que forman parte del archipiélago filipino. Asimismo con Borneo y las Molucas también se tuvieron relaciones más o menos constantes.

Estas regiones se opusieron a la colonización española durante casi todo el tiempo que duró la dominación. Aún hoy en día estas zonas no se han integrado totalmente a la nación filipina y mantienen movimientos armados de resistencia.

En el Archivo General de la Nación existe una relación de las "irrupciones que han hecho los moros en las Provincias e Islas de este continente, desde junio del año pasado de 1756, hasta el inmediato del presente de 1757".¹⁰⁰ En este documento se mencionan confrontaciones en Zamboanga, Panay, Cebú, Mariveles, Camarines, e inclusive sitios a pueblos enteros (Bua y Lavago); que ejemplifican como en un periodo tan corto se dieron numerosos enfrentamientos, aún cuando la presencia española en las islas tenía ya casi 200 años.

Sin embargo no solo hubo conflictos, sino que también se realizó un continuo tráfico comercial entre estas islas y Manila. Cabe señalar que de acuerdo con el derecho occidental imperante en aquella época algunas de estas islas pertenecían a España, sin embargo, de hecho nunca fueron colonizadas y se mantuvieron en una cierta autonomía.

Estas islas, productoras de las tan buscadas especias, periódicamente enviaban barcos a Manila o recibían barcos comerciantes hispanos en sus puertos. Además formaron una importante red de contrabando entre las colonias holandesas e inglesas y Manila.

Mindanao. En las Islas de Mindanao, los españoles establecieron un presidio en 1634, en Zamboanga cuya finalidad sería servir de base para la colonización española en estas islas y en las islas meridionales del archipiélago.

Joló o Sulú. Es el archipiélago que se localiza entre Mindanao y Borneo, la ciudad principal es Sulú. Tradicionalmente sus habitantes fueron considerados como los más agresivos de la zona. Sin embargo, en 1756 el Sultán de Joló envió una misión a Manila a entrevistarse con el gobernador

⁹⁹ El archipiélago de Sulu se localiza entre Mindanao y Borneo, y se le conoce también como Jolo, que es el nombre de su capital.

¹⁰⁰ A.G.N. *Ramo Filipinas* p.9

español, para fortalecer los lazos comerciales entre ambas regiones.¹⁰¹ Cabe señalar que las autoridades de Joló nunca aceptaron la dominación española y se consideraban un estado independiente, hecho que nunca fue reconocido por los españoles, lo cual dificultó el intercambio comercial de forma legal con Manila, sin embargo, vía el contrabando el comercio fue abundante.

Islas Molucas. Las famosas islas de la Especiería, productoras de clavo, pimienta y otras especias, caracterizadas por la eterna rivalidad de los sultanes de las dos islas principales: Ternate y Tidore. Disputadas por los portugueses, españoles y holandeses, quienes finalmente las ocuparon y utilizaron como base de ataques a las posesiones portuguesas y españolas. Esta inestabilidad casi permanente en las Molucas afectó la actividad comercial.

Durante el dominio español y portugués en las islas se realizó un comercio fructífero entre ellas y Manila. Las especias eran enviadas a México y Europa por el Galeón del Pacífico. Sin embargo cuando cayeron en poder holandés el comercio declinó manteniéndose en menor escala y por medio del contrabando.

3.7.2. Establecimientos daneses en la India.

Costa de Coromandel. Zona localizada en el sureste de la India, en la costa oriental en el Golfo de Bengala, en la cual Dinamarca, tenía factorías, su capital se estableció en Serampur, cerca de Calcuta, sin embargo la ciudad principal era Franquibar,¹⁰² famosa por sus fábricas de algodón¹⁰³ (ver mapa 14).

En un despacho de 1742 se autorizaba al Gobernador de Filipinas a comerciar con aquella colonia danesa. Por este motivo, el Gobernador de Filipinas Arechederra mandó informar al Gobernador de aquella colonia danesa que tenía permiso de enviar naves mercantes al archipiélago. En 1747 llega a Manila la primera nave procedente de ese lugar a comerciar.

Aunque en realidad lo que sucedió fue una confusión, ya que al Gobernador de Filipinas se le había autorizado recibir en sus puertos naves, más nunca se menciona con que finalidad.

De hecho el Gobierno español deseaba mejorar y fortalecer sus lazos con Dinamarca y pensó que una de las estrategias sería fomentar esta línea marítima, sin embargo al aclararse la confusión y señalar que España permitía la llegada de barcos daneses a Manila, pero no el intercambio comercial, perdió interés para los daneses.

¹⁰¹ Relación del modo con que fue recibido el enviado de Mahomet Miruddin Batlian, sultán y gobernador de las islas del Reino de Joló en la ciudad de Manila. 1756, A.G.N. *Ramo Filipinas* p.10

¹⁰² La ciudad también fue conocida como "Tranquebar".

¹⁰³ Anon. *Nueva Jeografía*, p.295

3.7.3. Colonias francesas en la India

Pondichery.- Los establecimientos franceses en la costa de Coromandel en la India tuvieron como capital la ciudad de Pondichery, puerto y centro comercial francés en esta zona (ver mapa 14). Los comerciantes de la ciudad llegaron a enviar navíos a Manila, los registros señalan viajes en esta ruta con alguna regularidad.¹⁰⁴

Entre los viajes destaca el enviado por el Gobernador francés de Pondichery, el Gobernador de Filipinas, en el cual le informaba que la paz había sido firmada en Europa.

Desde el punto de vista comercial los navíos procedentes de Pondichery y Bengala traían tejidos gruesos que usaban los indígenas pampangos de Filipinas, dada su demanda en el archipiélago los comerciantes de Manila se mostraban interesados en comprar esta mercancía. Pondichery también era famosa por sus fábricas de algodón.

Cabe mencionar que desde los establecimientos franceses y daneses en la India, se llevaban a Manila mercancías elaboradas en otras partes de este país: vidrio y telas de algodón de Madrás puerto comercial en el Golfo de Bengala; sedas, muselinas y telas pintadas de Dacca localizada sobre el Ganges; telas "cambayas" de Cambaya ubicada en el golfo del mismo nombre; y otras ciudades de donde se traían a Manila: almizcle, "sal de piedra", brocados, terciopelos y piedras preciosas.¹⁰⁵

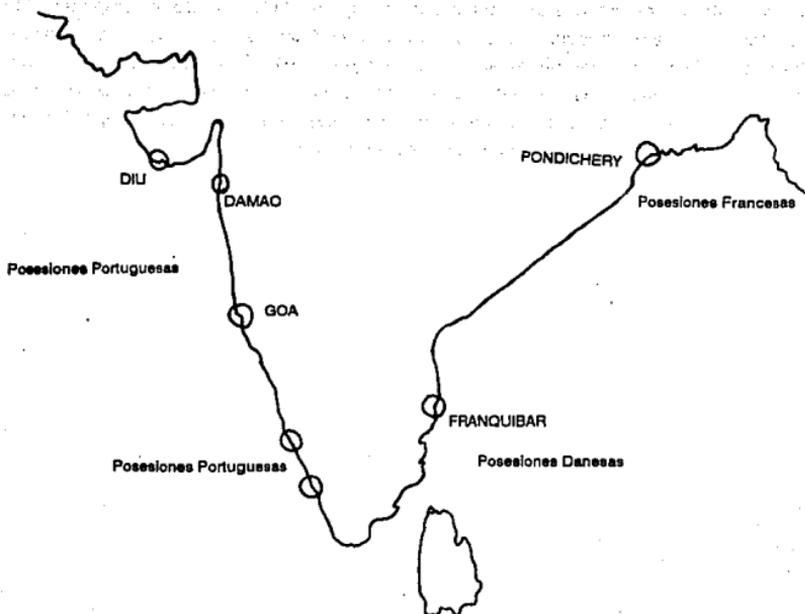
3.7.4. Establecimientos holandeses en Oceanía.

Java.- La colonia holandesa en lo que hoy es la República de Indonesia, realizó frecuentes viajes con fines comerciales a Manila, desde su capital Batavia. Esta ciudad fue el centro comercial holandés en Asia. Sin embargo muchos de los viajes entre esta ciudad y Filipinas no fueron comerciales, sino para apoyar y dar armas a los musulmanes de las islas del sur del archipiélago filipino.

Asimismo otras veces el comercio con la Batavia se desarrolló de manera ilegal, fomentando el contrabando, concretamente de especias por plata mexicana, comercio que al no ser regulado se desconocen cifras o datos que nos puedan dar una idea de su magnitud.

104 Anon. *Nueva Geografía*, p.295

105 Anon. *Nueva Geografía*, p. 295.



MAPA No. 14
Colonias europeas en la India que participaron en el comercio transpacífico.
Fuente: *Atlas de los descubrimientos.*

3.7.5. Misiones religiosas.

Las ordenes religiosas asentadas en Filipinas hicieron de estas islas su base de expansión al Asia continental, abriendo nuevas rutas y contribuyendo al intercambio cultural y económico entre los pueblos de esta región.

En 1745 entre los despachos que se remiten de España al Gobernador de Filipinas se le pide que informe sobre la situación de las misiones en el Tibet y solicita que se *"concedan a las misiones de Thibet dos mil pesos al año por tiempo de diez"*¹⁰⁶, estos eran pesos de plata mexicana de Zacatecas o Guanajuato cuyo destino sería ya no el Pacífico asiático, tema de esta tesis, sino el corazón de Asia. De este flujo resultante del intercambio transpacífico la plata mexicana sería difundida en todos los rincones del mundo.

**CUANDO LLEGUE LA NOCHE DEL OLVIDO
NADIE TENDRA NOCION DE LO PASADO,
Y AL ENCONTRARLO TRANSFORMADO
ALGUIEN CREERA QUE NADA SE HA PERDIDO.**

**DE URÐANETA Y LEGAZPI EL APELLIDO
SERA, A CASO, DE TODOS OLVIDADO,
Y DE MI PATRIA EL NOMBRE VENERADO
NI EVOCADO SERA ENALTECIDO.**

1918, Felipe Cámara, poeta filipino.

4. FINAL, IMPORTANCIA Y TRASCENDENCIA DE LA RUTA COMERCIAL.

4.1. Limitaciones en las relaciones comerciales.

La ruta comercial Acapulco-Manila encontró numerosos obstáculos que frenaron su cabal desarrollo y que finalmente la llevaron al fracaso. Cabe señalar que los principales limitantes fueron precisamente las políticas impuestas por el Estado español que restringieron la capacidad del comercio, sumadas al contrabando y la mala administración.

El entorno externo también tuvo un papel importante en el deterioro de esta relación: las rivalidades coloniales con Francia, Holanda, Inglaterra y Portugal por el dominio de las rutas marítimas y comercio transpacífico. Las guerras de independencia en América y la inestabilidad política en la Nueva España. La invasión francesa a España y la desarticulación del Imperio al no haber un gobierno legítimo en la península. Estos factores minaron la ruta comercial.

En 1767 la corona española expulsa de todos sus territorios a la orden jesuita, quienes tanto en Filipinas como en todo el Pacífico asiático tenían misiones y en muchos lados representaban la única presencia hispana en la zona. En Nueva España los jesuitas estaban a cargo de las misiones de la Baja California. Al abandonar estas regiones muchos de los puntos de abastecimiento de la nao fueron abandonados en detrimento de la ruta y el comercio.¹

Finalmente con la aplicación de las reformas borbónicas, durante el siglo XVIII, se instauró la libertad de comercio, que con el tiempo ocasionaría la supresión de la nao.

4.1.1. Rivalidades coloniales.

España contaba con sus amplias colonias en América y Filipinas, ricas en materias primas principalmente plata y en menor escala oro, piedras preciosas, perlas, especias etc. este hecho la colocaba en una posición ventajosa respecto a sus rivales: Inglaterra, Holanda y Francia.

En la concepción mercantilista la política de atesoramiento de los metales preciosos era considerada vital para el fortalecimiento del Estado. Para Holanda, Inglaterra y Francia en cuyas colonias no existían los grandes yacimientos de metales preciosos, la forma de adquirir éstos fue por otras vías como:

- + La venta de mercancías a España y sus colonias de manera legal e ilegal, a cambio de monedas y plata;

¹ Todavía en 1771 el virrey Bucarell está enviando notas al Gobernador de Filipinas para regularizar la inmensa cantidad de bienes expropiados a los jesuitas. A.G.N. *Ramo Filipinas* p.15

- + la piratería; y,
- + el apoderamiento de colonias de otras naciones.

Esta necesidad provocó una continua rivaldad entre España y las naciones que no tenían manera de proveerse de estos productos, conflicto que al extenderse a lo largo del tiempo debilitó las defensas y las arcas del imperio español, el cual no se podía dar abasto financiera, ni militarmente para defender su gran territorio.

El contrabando.- España controla la mayor producción de metales preciosos de la época, sin embargo, Inglaterra, Francia y Holanda controlan la producción de mercancías, mecanismo que permite el flujo de metales hacia sus arcas a cambio de mercancías, esta venta es su medio de adquirir oro y plata.

El intercambio comercial ilegal entre Inglaterra y España y sus colonias fomentó una continua fuga de metales a Gran Bretaña. El contrabando se dio principalmente en la zona del Caribe donde los ingleses tenían puntos de abastecimiento en las islas que se habían apropiado.

En el Pacífico se realizaba ampliamente a través de Filipinas donde comerciaban principalmente con los musulmanes productos chinos y europeos a cambio de plata mexicana. Inclusive en la península ibérica se dio esta forma de contrabando.

De acuerdo con las cajas y las contabilidades de Veracruz y Cádiz las cantidades de plata registrada que salieron de un puerto y llegaron al otro no coinciden. La disparidad aumenta cuando se estudia el mercado libre de Amberes donde llegaban monedas y lingotes de plata americana, no registrada por la Real Hacienda, que habían sido extraídos de manera ilegal.

En la teoría mercantilista el mayor delito lo constituye el contrabando, ya que afecta la fiscalización y va contra la adquisición de fondos para el Estado y por consiguiente lo debilita.

La piratería.- Otro medio de obtener metales fue el asalto a los galeones cargados de plata provenientes de colonias americanas. Esta actividad fue totalmente permitida por los gobiernos de las potencias enemigas de España, inclusive algunos de los bucaneros llegaron a recibir cargos honoríficos y títulos por las autoridades de la época.²

² Corsario.- barco privado con "patente de corso" para pelear contra las naves del país enemigo.
 Filibustero.- proviene de la palabra inglesa "freebooter" es decir que no estaban patrocinados por ninguna nación y por lo tanto sus naves y los botines eran libres.
 Bucanero.- su nombre proviene de "bucana" que era la manera nativa de preparar la carne en las islas del Caribe.
 Martínez del Río de Redo, María, *La piratería en el Pacífico, El Galeón de Acapulco* p.96

Si el Estado mercantilista deseaba la adquisición de metales preciosos para fortalecerse, no importaba mucho el medio como consiguiera estos. Y si Water Raleigh hundía y tomaba algunos barcos españoles y regresaba a Inglaterra cargado de tesoros, la acción era aprobada por la corona británica.

La situación provocada por los piratas ha quedado plasmada en un soneto de Quevedo, llamado "Al mal gobierno de Felipe IV" que dice lo siguiente:

"Los Ingleses, Señor, y los persianos
han conquistado a Ormuz; las Filipinas
del holandés padecen grandes ruinas;
Lima está con las armas en las manos;
el Brasil en poder de luteranos:
temerosas, las islas sus vecinas;
... 3

El galeón de Manila era uno de los trofeos más codiciados por los piratas ya que la fama de su riqueza ya era legendaria. A pesar de esto, el galeón fue apresado pocas veces, sin embargo el constante temor de que fuera atacado motivó que en numerosas ocasiones fuera retrasada su salida, e incluso suspendida ante la posibilidad de ser blanco de un convoy pirata. El gasto para dotarlos de armas era exorbitante, sin embargo las dimensiones de los galeones y su peso los hacía inoperantes y lentos al librarse batallas.

La toma de colonias.- Esta práctica fue seguida principalmente por Holanda e Inglaterra, tradicionales enemigos de España y en menor escala por Francia. De hecho fue más típica en las posesiones españolas en América y el Caribe donde España perdió la isla de Jamaica para los ingleses, el extremo occidental de la isla de La Española para los franceses, el territorio sudamericano de las Guayanas en la frontera entre las colonias españolas y portuguesas, que fue ocupado por holandeses, ingleses y franceses.⁴

Las provincias menos pobladas y más alejadas del imperio fueron atacadas y ocupadas algunas, también fueron codiciadas las regiones famosas por sus riquezas. En el caso de las posesiones españolas en el Pacífico se conjugaron estos dos elementos: la lejanía y la riqueza; aumentando su valor la situación geográfica y estratégica de éstas.

³ Quevedo, *cit. pos.* Calderón José Antonio, *Las fortificaciones en América durante la edad moderna*, Buenavista de Indias.

⁴ El Brasil portugués también fue invadido tanto por holandeses en Olinda, quienes establecieron una colonia y por Francia en San Luis de Maranhão. Todas las islas de Barlovento y Sotavento del Caribe fueron ocupadas inclusive por países tan lejanos como Dinamarca y Suecia.

Al unirse los imperios español y portugués, las Islas Molucas o de la Especiería, al sur de Filipinas hasta ese momento en manos portuguesas, pasaron al dominio español, pero esta situación no duraría mucho ya que los holandeses se establecieron en ellas y poco a poco comenzaron a conquistarlas una a una hasta constituir las en colonia holandesa, librándose continuas batallas que llegaron hasta el siglo XVIII.⁵

La ciudad de Manila fue tomada por los ingleses por un año de 1762 a 1763.⁶ Período en el cual el galeón no salió del archipiélago y por el procedente de México llegó sólo en una ocasión y no aportó en Manila sino en una zona bajo el dominio español, donde se habían refugiado el Gobernador y los principales funcionarios de la colonia.

La captura de Manila por los ingleses interrumpió el tráfico con Asia. Este hecho coincide con la toma de La Habana, centro de las comunicaciones en América, que cayó en manos inglesas y permaneció bajo su dominio de agosto de 1762 a julio de 1763. Con estas acciones los ingleses neutralizaron el comercio hispano. La toma de Manila interrumpió el comercio con Asia y la de La Habana, el comercio americano.

En diversas ocasiones la ciudad de Manila fue atacada por los piratas holandeses, sin embargo se logró mantener española hasta fines del siglo XIX, no obstante que siempre existió una amenaza constante.

Esta política de despojo de colonias continuó durante el siglo XIX. En 1899 Alemania se apoderó de las Islas Carolinas y Palaos, hasta entonces bajo la soberanía española. En 1896 se inició una rebelión interna contra el dominio español en Filipinas, el cual culminó con la proclamación de independencia del archipiélago, hecha por Aguinaldo el 12 de junio de 1898 y la proclamación de la República de Filipinas, el 21 de enero de 1899. Sin embargo la ciudad de Manila aún permanecía en manos españolas.

⁵ Blumentritt, Fernando. *Filipinas, ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII, XVIII*, p.9

⁶ El 22 de septiembre de 1762, durante el gobierno interino del Arzobispo Manuel Rojo se presentó ante Manila una escuadra inglesa de 13 navíos y cerca de 7,000 hombres al mando del Almirante Cornish y el Brigadier Draper, sin que el gobernador supiese siquiera que se había declarado la guerra. Guarnecían la plaza unos 600 soldados. Los ingleses, superiores en número, desembarcaron el 23 y 24, sitiaron la ciudad. Simón de Anda fue nombrado gobernador, ante la inminente derrota salió de la ciudad para organizar la resistencia. La ciudad cayó en manos inglesas. En julio de 1763, se supo en Manila el armisticio formalizado entre España, Francia e Inglaterra, la ciudad volvió a manos españolas. *Enciclopedia Universal Ilustrada*, Tomo 32

Durante este período hubo alzamientos similares en Cuba, estos hechos fueron aprovechados por los Estados Unidos de América y declararon la guerra a España. En 1898 la flota española fue destruida en el puerto de Cavite por los norteamericanos y las islas ocupadas.⁷ Con el Tratado de París, España pierde Cuba, Puerto Rico, sus últimas posesiones americanas y cede las Filipinas y las Marianas a los Estados Unidos.⁸

Incorporación de nuevos productos al intercambio comercial. En el siglo XVIII se incorporan nuevos productos al intercambio comercial transpacífico, medida que también provocó un cambio en las tradicionales relaciones. El algodón de la India comienza a ser un producto codiciado por los americanos, dejando a un lado las sedas. El algodón hindú resultaba muy barato, era intercambiado por plata mexicana, misma que al final iba a dar a las arcas de la Compañía Inglesa de Indias, que era quien dominaba este comercio. Los textiles de este material se exportaban a América donde eran vendidos en Nueva España y Perú.

Con las expediciones al Pacífico norte los ingleses introducen las transacciones con pieles finas, especialmente de nutria, muy codiciada por los nobles chinos, este producto es intercambiado por plata de los chinos, misma que obtenían de Filipinas a cambio de mercancías. Finalmente los ingleses introducen también otro producto para comerciar con China, el opio, que se constituye como un medio para obtener la preciada plata mexicana.

Esta incorporación de nuevos productos ocasiona un cambio en las relaciones comerciales en las cuales China pierde su lugar como receptor de la plata americana pasando a ser transmisor a Inglaterra, quien a cambio de pieles y opio la adquiere, o bien directamente intercambiándola por el algodón de la India. España se ve debilitada por las constantes fugas de plata cuyo final destinatario es Inglaterra.

4.1.1.1. Conflictos con Holanda.

La rivalidad hispano-holandesa data del período en el cual los Países Bajos estuvieron sometidos a la dominación española, por conducto de la Casa de Austria. En tiempos de Felipe II estas provincias se rebelaron contra los españoles, y finalmente, después de un largo período de

⁷ El Presidente Aguinaldo inició la resistencia filipina contra los norteamericanos, hasta que fue capturado en 1901, y la guerrilla reprimida.

⁸ Corpuz Oñate, *The Philippines*, p.64

conflictos, obtuvieron su independencia en 1648 mediante el Tratado de Aquisgrán. En este período Holanda se había ido convirtiendo gradualmente en una potencia marítima y comercial, y comenzó a establecer un imperio colonial.

Los holandeses se surtían de productos orientales en Lisboa. Con la unión de España y Portugal les fue vetado este mercado y se lanzaron por cuenta propia a ir a la India. Desde 1595 los primeros navegantes holandeses, siguiendo la ruta del Cabo, llegaron al Océano Índico. En 1598 el almirante holandés, Jacobo Cornelio Neck, zarpó con ocho naves y llegó por vez primera a aguas de la India Oriental.

En 1600 Oliver van Noort llegó a las islas Marianas. Posteriormente se dirigieron hacia la bahía de Manila para esperar el navío de Acapulco, cargado de plata. De acuerdo a las crónicas el 14 de diciembre se inició una cruenta batalla entre la armada holandesa y las fuerzas hispanas. Esta sería el primer enfrentamiento real, entre holandeses y españoles en aguas del Pacífico asiático.⁹

Los enfrentamientos más fuertes entre estas dos naciones se realizaron en las Islas Molucas¹⁰, donde el Sultán de Ternate se unió con los holandeses, *"esperando escapar así a las molestias que le ocasionaba la política comercial portuguesa"*¹¹ mientras que su tradicional enemigo, el Sultán de Tidore buscó apoyo con el Virrey de Goa y el Gobernador de las Filipinas.

Los portugueses no tuvieron la capacidad de auxiliar al lejano archipiélago y los holandeses ocuparon casi todas las islas. El Gobernador de Filipinas Pedro de Acuña, recibió la orden del emperador de *"recuperar las Molucas sirviéndose para este efecto sólo de tropas españolas"*.¹² De esta forma las Molucas fueron recuperadas para los españoles. Desde ese momento la defensa de las islas aunque hispano-portuguesa recayó directamente en el Gobernador español de Filipinas. Sin embargo los holandeses poco a poco las reconquistaron y establecieron su soberanía sobre ellas incorporándolas a las Indias Orientales Holandesas.¹³

El tradicional odio hispano-neerlandés se exacerbó y se inició un período que duraría hasta la segunda mitad del siglo XVIII, en el cual los enfrentamientos entre ambas naciones en el Pacífico asiático fueron frecuentes. En más de una ocasión los holandeses desde sus bases en las Islas Molucas intentaron conquistar Manila.

⁹ Blumentritt, *op. cit.*, p. 9.

¹⁰ Como se mencionó en el Capítulo I, estas islas finalmente quedaron bajo soberanía portuguesa luego de la larga disputa hispano-portuguesa. Sin embargo, con la unión de las coronas España comenzó a apoyar militarmente a las Molucas y posteriormente las volvió a ocupar.

¹¹ Blumentritt, *op. cit.* p. 11

¹² Blumentritt, *op. cit.*, p. 13

¹³ Lo que hoy en día constituye la República de Indonesia.

Esta situación de constante inestabilidad generaba mucha fuga de dinero en cuestiones de defensa, afectando directamente al erario de las Cajas de Manila y a la economía de la colonia, e indirectamente al comercio transpacífico, siempre vulnerable al ataque holandés.

4.1.1.2. Conflictos con el Imperio Británico.

La rivalidad hispano-inglesa aumentó con el surgimiento de la piratería, en 1568 cuando Sir John Hawkins ataca el puerto de Veracruz. Sir Francis Drake realiza diversas expediciones al Caribe donde ataca a las naves españolas y en 1576 John Oxenham llega al Darién. Todas estas incursiones inglesas desestabilizan al imperio español. Las autoridades españolas gastaron fuertes sumas en fortificar sus puertos, en establecer puestos de apoyo a lo largo de las rutas y en armar sus naves.

Las primeras expediciones inglesas en el área del Pacífico fueron las de Sir Francis Drake en 1577, quien es el primer navegante inglés que cruza el estrecho de Magallanes. Drake realiza su viaje de circunnavegación patrocinado por la Reina Isabel I. Sin embargo a pesar de éstas pocas incursiones en el Pacífico, la zona permaneció libre de ingleses durante los siglos XVI y XVII, período en el que se conoce a este océano como el *Hispanis Mare Pacificum*, es decir el Mar Pacífico Español, que era surcado casi sólo por naves de este imperio (ver mapa 14)

Años más tarde, la exclusividad española en el Pacífico comienza a perderse definitivamente con el viaje de George Anson en 1739, quien cruza el océano y en 1742 intercepta, en aguas filipinas, al Galeón Covadonga que venía de Nueva España con el situado y la plata de los comerciantes de Manila. A partir de este momento otros navegantes ingleses siguieron esta ruta y fueron estableciendo zonas de influencia en el Pacífico. Concretamente en Fidji, Tasmania, Nueva Zelanda y Australia. Los comerciantes ingleses poco a poco comenzaron a expandirse y a acaparar el comercio de esta región. Existen evidencias de que en el siglo XVIII en Manila se establecieron comerciantes ingleses con licencia de la corona española, cuando el monopolio español en el Pacífico comenzaba ya a perderse y España estaba en crisis.¹⁴

Durante la segunda mitad del S. XVIII las relaciones entre España e Inglaterra se deterioraron llegando incluso a la confrontación bélica, la fuerza española ya no era la misma. La Habana y Manila, vitales para el comercio hispano caen en manos inglesas obstaculizando el flujo comercial con la metrópoli.¹⁵

14 Valdés Lakowsky Vera, *op. cit.* p. 190.

15 *vid. supra*, Punto 4.1.1. Rivalidades coloniales, La toma de colonias.

Con la toma de Manila los ingleses pretendían obtener fondos para el financiamiento de su factoría de Madrás en la India. Sin embargo no obtuvieron la plata que pensaban ya que la nao suspendió sus viajes y el galeón "el filipino" que estaba próximo a llegar fue avisado a tiempo de la caída de Manila y se refugió en Palapag. En esta época la economía del archipiélago filipino se encontraba en crisis, ya que la invasión inglesa no permitió ni la entrada ni salida de mercancías y no se recibió el situado necesario para activar la economía del país.

La ciudad es liberada y vuelve la paz, el comercio se restablece paulatinamente, sin embargo las relaciones entre España-Inglaterra se ponen tensas una vez más y en 1779 estalla la guerra, la cual afecta durante este período principalmente a los comerciantes ingleses quienes pierden temporalmente los medios para adquirir plata mexicana.

Por otro lado, la Compañía Inglesa de las Indias Orientales comienza a acaparar el comercio en el Pacífico. Con la instauración del régimen de libre comercio en Filipinas, a fines del S. XVIII, Manila recibió numerosos comerciantes ingleses y sus productos,¹⁶ quienes intercambiaban sus mercancías directamente por plata mexicana.

Las colonias británicas en el Pacífico se fueron multiplicando y adquiriendo fuerza y paulatinamente quitándole a Filipinas su papel protagónico en el comercio del Pacífico asiático. En 1841, ya cuando el comercio transpacífico a través de México había decaído y la ciudad de Manila había perdido importancia, el gobierno chino otorga a la corona inglesa una isla en la bahía de Cantón, no muy lejana de la ya decadente ciudad portuguesa de Macao. En este lugar se funda el puerto de Hong Kong, importantísimo punto de intercambio comercial hasta hoy en día. Esta isla retomaría en el Pacífico asiático el papel comercial dejado por Macao y Manila.

4.1.2. Deficiencias en la administración del Imperio.

A pesar de los grandes yacimientos de metales y las riquezas del imperio español, la legislación proteccionista de Castilla no logra nivelar su balanza comercial que para el siglo XVIII es deficitaria. La política comercial española, estaba dirigida a impedir la salida de los metales como parte de las políticas mercantilistas que señalan que la fuerza y el poder del Estado consisten en la acumulación de los metales preciosos como elemento central de su política económica.

Sin embargo, la fuga de metales, los constantes ataques piratas y una baja en la producción provoca una crisis en el Estado español. Para adquirir fondos y nivelar las balanzas, el gobierno

¹⁶ Cabe señalar que desde 1660 los comerciantes ingleses solicitaban libertad de comercio en Filipinas, al negárseles se utilizó la intermediación musulmana para acceder a este mercado.

se ve obligado a poner medidas tan extremas como vender los puestos públicos, el arrendamiento de la recaudación de las alcabalas¹⁷ al mejor postor etc., lo cual ocasiona que la administración sea más ineficiente y haya descenso en las recaudaciones.

Paralelamente, Francia, Holanda e Inglaterra se aprovechan de esta situación y como dijo el economista español Campillo y Cosío en 1789, "*por una conducta toda contraria, muy diferente de la nuestra, supieron sacar partido de nuestros desaciertos, levantar sus fábricas sobre la ruina de España y hacerse dueños de nuestro comercio y de los tesoros de nuestras Indias*".¹⁸

4.1.2.1. La corrupción administrativa.

Durante el reinado de los Habsburgos el comercio entre España y las colonias y Nueva España y Filipinas se realizaba por medio del llamado *sistema de flotas*, es decir un grupo de navíos mercantes y una armada de guerra para protegerlos, que salían y llegaban de puertos determinados, durante una época fija del año y limitada su periodicidad, en el caso del galeón de Manila uno anual. A su llegada a Nueva España se realizaban las llamadas *ferias comerciales*, una en Acapulco y otra en Jalapa, donde se vendían las mercancías.

Este sistema fue señalado como una de las causas del debilitamiento económico del Imperio debido al monopolio estatal que se ejercía y la corrupción que había en la administración de la Real Hacienda, en las recaudaciones y pagos de derechos.

En 1776 la corrupción es tan alta que los mismos oficiales de la Real Hacienda envían una comunicación al virrey Bucareli en la cual le piden dicte órdenes para "*que se evite el fraude del real derecho de alcabala en los giros de comercio del puerto de Acapulco*"¹⁹ provenientes del comercio transpacífico.

La pérdida económica que implica el fraude, el cohecho y la corrupción en Filipinas y el comercio transpacífico a finales del siglo XVIII es tal, que para 1787 las autoridades virreinales envían a Manila una comisión de 18 personas para realizar auditorías y "*desempeñar la cuenta y razón de varios ramos de la Real Hacienda de aquellas islas*".²⁰ La mala administración del Imperio y las condiciones externas adversas ocasionaron un fuerte debilitamiento de todas sus estructuras, que finalmente lo llevaron a la ruina.

17 Alcabalas: derecho que cobraba el fisco sobre las ventas y permisos.

18 Campillo y Cosío, *cit. pos.* Valdés Lakowsky, Vera. *op. cit.*, p. 159.

19 A.G.N. *Ramo Filipinas* p. 21

20 A.G.N. *Ramo Filipinas* p. 32

4.1.2.2. Posición de los comerciantes y casas comerciales .-

Casas comerciales de Sevilla y Cádiz.- Los comerciantes de la Península Ibérica, principalmente los asentados en Sevilla y Cádiz, los únicos puertos permitidos para el comercio con las colonias hasta ese momento, permanecían ajenos a las ganancias y bonanza del comercio transpacífico realizado a través de Nueva España y Filipinas. Esto generó protestas y motivó que muchos de ellos presionaran a las autoridades con el fin de que se levantara el monopolio a la nao y se permitiera la participación de los particulares en este comercio, apoyando totalmente al libre comercio y la eliminación del sistema de flotas.

Promovieron la idea de un comercio directo desde España, a través del Cabo de Buena Esperanza, hasta Filipinas para así poder participar directamente de los beneficios del comercio con Asia y quitar el forzado intermediarismo que les imponían los mercaderes novohispanos. Esta presión continuó a lo largo del S. XVIII hasta que se vio cristalizada al permitirse la ruta directa por medio de la Real Compañía de Filipinas.

Comerciantes de Manila y México.- Una vez establecido el libre comercio en Nueva España y el archipiélago, los consulados de Manila y México quienes se beneficiaban por el comercio monopolístico de la nao solicitaron la vuelta al sistema de flotas y los de México pugnaron por que no se permitiera la extracción ilimitada de plata sino sólo determinada cantidad anual.

El Virrey de Revillagigedo envió en 1793 un comunicado a la corte en la cual manifestaba el sentir de los consulados de Manila y México contra el libre comercio, en respuesta el monarca dio una severa reprimenda por "*haber recomendado el citado memorial, contrario a la libertad, sin la cual no se puede prosperar*".²¹

4.1.2.3. Reformas borbónicas, el libre comercio.-

En 1700 sube al trono Felipe V, con quien se inicia el reinado de la Casa de Borbón. La situación económica era caótica tanto en las colonias como en la metrópoli, lo cual obliga a instaurar un nuevo sistema económico "*tendiente al crecimiento y al desarrollo del imperio*". Las ideas mercantilistas se mantendrán, sin embargo comenzarán a instaurarse medidas de corte liberal como son el fomento al comercio interprovincial y la liberalización del pago de derechos, que hasta ese momento eran exorbitantes.²²

²¹ Revillagigedo, cit. pos. Arcila, op.cit. p. 151

²² *Id. supra*, Capítulo 3.

De todas las medidas adoptadas durante este período, conocidas como "*reformas borbónicas*", una de las más importantes fue la instauración del libre comercio en todo el Imperio Español, tomando en cuenta las condiciones rígidas y cerradas que tenía el sistema comercial anterior.

La libertad de comercio consistió fundamentalmente en dar libertad a las provincias americanas para ejercer el comercio recíproco; abrir los puertos de España al comercio con las Indias, de esta forma se elimina el monopolio de Sevilla y Cádiz; y liberar la navegación de América a España. La libertad de comercio se decretó en la Nueva España en 1788. Este hecho llevó al Consulado de Manila a solicitar a la corona esta libertad para el archipiélago. El 15 de agosto de 1789 se decretó el libre comercio para Filipinas, el cual entró en vigor el 1 de noviembre de 1790.

El puerto de Manila se declara libre para las naves de los países asiáticos, por un período de tres años, que posteriormente se amplió a siete. Esta apertura se extendió a las naves europeas con la sola condición de que comercien productos asiáticos. Se establecieron severas penas a quienes se les sorprendiera en la compra-venta de productos europeos, aunque en la realidad estos intercambios se realizaron vía el contrabando.

En 1814 el puerto de Manila se abrió a todas las naciones. Sin embargo esta apertura afectó la producción local y la incipiente producción de manufacturas en el archipiélago, ya que no podían competir en precio, calidad y variedad con las mercancías extranjeras.

Como producto del establecimiento del libre comercio se formó una nueva clase de comerciantes, que desplazó a la antigua que se distinguía por las ganancias excesivas y el poco riesgo, esta clase al ver perdidas las ventajas que hallaba en el sistema de flotas prefirió retirar sus capitales del comercio y dedicarlos a otras actividades, más seguras a su parecer, como la agricultura.²³ La nueva clase prefirió no arriesgarse en aventuras transpacíficas y se dirigió a mercados más cercanos y seguros, lo cual contribuyó al fin de la ruta transpacífica.

El enciclopedismo y los adelantos científicos y tecnológicos. El libre comercio va unido al enciclopedismo y a los adelantos tecnológicos. Es en esta época cuando las naciones europeas comienzan a realizar expediciones científicas y viajes de exploración por el mundo. El explorador español Alejandro Malaspina realiza su viaje a través del Pacífico siguiendo la ruta de la nao para estudiar los pueblos, animales, plantas y costumbres de las regiones ribereñas.

Esta expedición dio la vuelta al mundo, partió de España con la anuencia de Carlos III, en 1788. La nave "atrevida" llegó al puerto de Acapulco en febrero de 1791 y posteriormente salió para San Blas y continuaron hacia el norte en busca del famoso estrecho que "*comunicaba el Atlántico*

²³ Arcila Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, p. 153

con el Pacífico". Confirmaron su inexistencia y posteriormente cruzaron el Pacífico, siguiendo la ruta de la nao. Llegaron a las Marianas y Filipinas donde estudiaron las plantas, animales y costumbres de la población. En su estudio hacen muchas referencias al comercio de la nao como base económica de las islas.²⁴

En esta época, adelantándose a su tiempo, Francisco Leandro de Viana llegó a proponer la apertura de un canal interoceánico en Panamá, que permitiera la comunicación directa desde Sevilla hasta Manila vía transpacífica. De este modo los adelantos científicos y tecnológicos se unían a la libertad de comercio en beneficio del imperio.

4.2. El final de la ruta comercial.

Con la apertura comercial motivada por las reformas borbónicas, los problemas económicos del Imperio y las guerras de independencia en las colonias americanas, la ruta comercial del Galeón comenzó a decaer. Otros sitios del Pacífico asiático retomaron el puesto dejado por Manila como centro comercial de Asia, las colonias inglesas se apresuraron a dominar la escena comercial de la época. Finalmente, las fuertes presiones de los liberalistas llevaron a la supresión total de la nao.

4.2.1. La Real Compañía de Filipinas.

Las fallas en la administración económica española provocaron el desabasto de mercancías en las colonias americanas, la fuga de la plata a otros mercados, principalmente el asiático y de ahí hacia las arcas británicas.

El advenimiento del libre comercio en el siglo XVIII, provocó el surgimiento de ideas entorno a la incorporación de los empresarios y comerciantes privados en el comercio con Filipinas, a través de la creación de compañías comerciales similares a las que tenían Holanda e Inglaterra. El éxito del sistema de compañías ocasionó que el gobierno español se interesara en establecer un modelo similar.

²⁴ Fernández Justino, *Tomas de Suria y su viaje con Malaspina* pp. 9-21

Desde 1733 surge la idea de crear una compañía de este tipo que opere en el comercio con Filipinas, sin embargo, la oposición de los comerciantes de Manila y México es tan fuerte que imposibilita su formación. En 1748 y 1765²⁵ surgieron otras propuestas que no prosperaron, por la misma razón, la presión política de los comerciantes de Manila era muy poderosa. La idea de la formación de una compañía comercial tampoco era compartida por los consulados de Cádiz y México, quienes desde un inicio mostraron oposición al establecimiento del libre comercio y la implantación de una compañía.

La primera compañía en el imperio español fue la de Honduras, establecida en 1714, y tuvo una corta duración, ya que fue cerrada en 1717. Posteriormente se creó la "Compañía de Caracas o Compañía Guipuzcoana" que tuvo un mejor desarrollo que su antecesora y mantuvo el monopolio comercial en la región de Caracas hasta 1781.²⁶ Esta Compañía sirvió de ejemplo para la formación de otras compañías similares que poco a poco fueron recibiendo autorización para su funcionamiento por parte de las autoridades españolas: las compañías de La Habana, San Fernando, Sevilla, Galicia etc.

En 1784 Carlos III funda la Real Compañía de Filipinas. De este modo pretende ampliar las redes comerciales del imperio y desarrollar un amplio intercambio intercolonial. La Real Compañía de Filipinas tenía un campo de acción muy amplio e incluía, de acuerdo a su constitución, "*México, Perú, Filipinas y Moscovia*".²⁷ El momento del nacimiento de la Compañía de Filipinas coincide con la disolución de la Real Compañía de Caracas cuyos fondos sirvieron en parte para la creación de la nueva compañía que comerciaría con el Pacífico.

La Real Compañía de Filipinas constituyó la empresa comercial más importante y poderosa que se conformó en el Imperio español. Su fondo inicial fue de ocho millones de pesos²⁸ y se constituyó como una empresa mixta con capital del Estado y de los particulares, lo cual le dio privilegios gubernamentales.

²⁵ Inclusive en 1765 se envió el navío "Buen Consejo", de España a Filipinas vía el Cabo de Buena Esperanza, a su llegada a Manila sufrió un boicot de los comerciantes, quienes irónicamente lo apodaron "Mal Consejo". Schurz Lytle William, *op. cit.* p. 411.

²⁶ Valdés Lakowsky Vera, *op. cit.* p. 160

²⁷ Díaz Trechuelo, Ma. de Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas* p.43.

²⁸ Miembros de la clase adinerada de la Nueva España fueron accionistas de la Compañía, sin embargo también hubo accionistas reclutados como "las comunidades indígenas que, por disposición real, estaban obligadas a invertir sus fondos. ... las comunidades indígenas obtuvieron 513 acciones por valor de 98 261 pesos". Destacan las comunidades de Tepecolula con 115 acciones, Zimatlán y Chichicapa con 87 y Teotitlán del Valle con 59. Arcia, *op. cit.*, p.50

La creación de la Compañía de Filipinas implicó la apertura del comercio directo entre España y Filipinas, vía la ruta del Cabo de Buena Esperanza, sin pasar por tierras americanas.²⁹ Se estableció que debía siempre zarpar de Cádiz, sin seguir la ruta transpacífica.³⁰ De este modo se recibiría directamente en España los productos asiáticos y se vincularía a la metrópoli con su lejana colonia.

Con el establecimiento de la compañía se pretendía que los beneficios del comercio transpacífico se dirigieran a España y no a su colonia americana, como hasta entonces venía siendo. Sin embargo en su mismo estatuto se plantea la coexistencia del galeón y la Compañía. Es decir, no se suspenden los viajes de la nao, sólo se les quita la exclusividad. La sede de la Compañía se localizaría en Madrid, su Junta de Gobierno estaría compuesta por tres directores de la disuelta compañía de Caracas y los restantes serían: dos directores del Banco de San Carlos, dos del Banco de La Habana, dos del Banco de los Gremios y uno del Banco de Sevilla.³¹

Sin embargo, la plata mexicana seguirá teniendo un importante papel, ya que en cada viaje de la Compañía a las islas se autoriza el traslado de 500 000 pesos de plata, de procedencia principalmente mexicana, ya que son las monedas más precladas por los comerciantes asiáticos. A estas se les impondrá un impuesto por la extracción de la plata de 2.5%. El traslado de plata mexicana para la Compañía se hizo principalmente vía Veracruz- España. Algunas veces se surtió a la Compañía de plata mexicana directamente por medio de naves que salieron de San Blas o Acapulco con destino a Filipinas cargadas de plata para las oficinas de la Compañía en Manila. En otras ocasiones hasta la misma nao transportó a Manila la plata de la Compañía. Este hecho demuestra la importancia de la plata en el comercio transpacífico y refuerza el papel protagónico de nuestro país en la realización de este.

La Compañía establece factorías en Manila, Cantón, Calcuta, Veracruz, Caracas, Maracaibo, Lima, Buenos Aires, San Sebastián, Madrid y la Costa de Coromandel (India). No estableció factorías en ningún puerto mexicano del Pacífico y sus naves en muy pocas ocasiones tocaron los puertos de esta zona.³²

²⁹ Esta ruta la habían evitado los navegantes españoles desde la época de los descubrimientos debido a la Bula Papal que delimitaba las zonas de influencia de España y Portugal e impedía la navegación de naves de uno y otro país en la zona del contrario, las autoridades españolas pedían escrupulosamente se cumpliera esta Bula. Sin embargo con la llegada de la libertad comercial y las propuestas (principalmente holandesas) de libertad de mares ya que esta ruta era utilizada por daneses, franceses, ingleses y holandeses además de los portugueses.

³⁰ Había una excepción que permitía la navegación transpacífica de la Compañía, en casos de guerra o situación de conflagración bélica.

³¹ Schurz, *op. cit.* p. 415

³² Díaz Trechuelo, *op.cit.* p. 56

Con el tiempo, el establecimiento de la Real Compañía de Filipinas con sus viajes directos entre España y el Archipiélago afectó a la nao ya que perdió exclusividad, sin embargo, en lo referente al comercio transpacífico de Asia a América el galeón continuó siendo el único medio.

Los comerciantes de Filipinas, agrupados en el Consulado de Manila mostraron siempre su inconformidad con la Compañía por los perjuicios que ésta les ocasionaba al perder el monopolio comercial que tenían con la nao. A pesar de sus protestas y quejas, la Compañía continuó. La Corona se mantuvo imparcial permitiendo el funcionamiento de ambas sin hacer caso a las quejas de los funcionarios de las dos partes.

En 1803 se reforma la Compañía y se le amplía su permiso de duración hasta 1825, asimismo se le permite que la nao conduzca, libre de derechos, la plata que tenga en Nueva España. Este hecho garantiza el suministro de plata mexicana pero desvincula a nuestro país de los beneficios del comercio.

Después del período de prosperidad que registró la Compañía en sus inicios, vino una etapa de crecientes pérdidas, sin embargo logró sobrevivir hasta 1834 cuando fue disuelta por una cédula real.

4.2.2. Supresión de la Nao de Acapulco y la instauración de naves de registro.

La Real Compañía de Filipinas y el régimen de libre comercio afectaron el comercio de la nao, ya que representaron una fuerte competencia para el galeón, a pesar de las prevendas reales que aún tenía la ruta, mismas que fueron eliminándose paulatinamente.

En 1810, en las Cortes de Cádiz, se pone en tela de juicio la utilidad de la nao y comienza a discutirse su posible supresión. En 1813 el diputado Ventura de los Reyes, representante de las Filipinas en las Cortes sugiere un plan de reformas para el archipiélago en el cual propone la supresión de la nao y la habilitación del comercio transpacífico en buques particulares, con el mismo permiso de la nao de transportar 500,000 pesos y un millón de retorno.³³

El tamaño y gran peso de las naos, su lentitud y la burocracia hacían inoperante este sistema, además de la gran corrupción que se había ido asentando a su alrededor.

En 1813 la Comisión Especial de Comercio de las Cortes examinó la propuesta de Reyes y dictaminó la publicación de la orden de supresión de la nao de Filipinas y la libertad de comercio y navegación de los ciudadanos de las islas hacia puertos americanos en naves particulares.

³³ Valdés Lakowsky, *op. cit.*, p. 217.

"... propone la Comisión: primero. Que se publique la supresión acordada de la Nao de Filipinas y los habitantes de aquellas islas puedan hacer comercio de géneros de la China y demás del continente asiático con los puertos del Mar del Sur de nuestras Américas en buques nacionales por su cuenta hasta en la cantidad total de un millón de pesos duros a su entrada en América y extrayendo el duplo en numerario. . ."34

Además se afirmó: "... el Estado no se halla actualmente en disposición de suministrar la Nao; y que será necesario instituir por cuenta de ellos (se refiere a los habitantes de Manila) hagan en buques particulares este comercio."35

A raíz de estas declaraciones fue claro que la ineficiencia de la nao era muy gravosa para el Estado, era obsoleta por ser sólo una anual y porque requería del envío del situado. La última nao *Rey Fernando*, alias *La Magallanes*, salió de Manila en 1811 y retornó en 1815.

Se motivó a los particulares a retomar el papel dejado por la nao, para revitalizar el comercio y hacerlo más dinámico. Se mantuvo la disposición de sólo atracar en San Blas y Acapulco y en casos extremos debido a la guerra de independencia podrían llegar a Sonsonate.

La instauración de los navíos de registro coincide con el período de lucha insurgente en México, esto provocó confusión en la llegada de estas naves, ya que el puerto de Acapulco fue tomado varias veces, las autoridades cambiaban y las disposiciones también. En algunas ocasiones la nao llegó al puerto de San Blas y los trámites de internación de las mercancías recayeron en el Consulado de Guadalajara, en otras veces fueron Sonsonate y Realejo en América Central.

La falta de información y la confusión imperante en la Nueva España provocó que no se tengan registros exactos de las naves particulares procedentes de Filipinas que llegaron en este período. Sin embargo hay constancia de que en algunos años llegaron más de uno (1815, 1816 y 1818). Al parecer el comercio con navíos particulares continuo siendo limitado, y a partir de la independencia de México estos viajes se fueron espaciando. En enero de 1824 el diplomático inglés Herey informa que "han llegado a Acapulco únicamente 8 barcos en los últimos 6 años".36

4.2.3. Final del comercio y de la relación jurídica Filipinas-México.

La lentitud de la nao, la burocracia de los trámites, la competencia de la Real Compañía, los constantes conflictos de España con las otras potencias europeas que agotaban

34 Diario de Sesiones y Actas de las Cortes, cit. pos. Valdés Lakowsky, op. cit. p.217

35 *Ibidem*.

36 Grajales Gloria, *Guía de documentos para la historia de México en archivos Ingleses (siglo XIX)*, p.132

económicamente al erario y que exponían a las naves a ataques enemigos y las ideas de libertad de comercio que inundaban las mentes en todas las colonias españolas, ocasionaron que la ruta comercial transpacífica se debilitara y perdiera importancia.

Ante la crisis, el propio Consulado de Manila y la Compañía de Filipinas³⁷ solicitaron la libertad comercial total para el archipiélago, hecho que afectó directamente a la nao, quien al perder el monopolio en el comercio de Manila con México, pierde también poder e importancia.

La guerra de independencia de México, influyó negativamente en el desarrollo de la ruta comercial. El puerto de Acapulco fue tomado por los insurgentes y toda la ruta de la Ciudad de México hacia este puerto del Pacífico se vio envuelta en la guerra y constantes batallas se libraron en esta zona. En consecuencia se determinó el puerto de San Blas como destino provisional de la nao. Sin embargo, éste se encontraba más distante de la Ciudad de México y los trámites se entorpecían dada la distancia.

Con la proclamación de independencia de México, se invita a las zonas dependientes del antiguo Virreinato a unirse a la nueva nación. Al gobernador de Filipinas se le envía un comunicado en este sentido. Esta propuesta es rechazada y Filipinas, al igual que Cuba prefieren mantenerse unidas a España.

Todavía en 1825 existen algunos conatos de unir a Filipinas con México. Existe en el Public Record Office de Londres un documento de 1825 en el que se informa "de una conspiración descubierta en Manila que tenía por fin el de unir esa colonia a México"³⁸ pero este movimiento fue reprimido y disuelto. De este modo, la relación jurídica que mantenía a Filipinas y a la Nueva España unidas desaparece. Este hecho marcó el fin de la relación transpacífica al no existir ya una causa política que mantuviese este vínculo.

Paralelo al fin de la unión política se terminó la relación comercial entre ambas naciones. Filipinas se orientó a comerciar con el resto de las naciones asiáticas y europeas establecidas en la zona y su relación con la metrópoli se dio siguiendo la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

A los puertos mexicanos comenzaron a llegar naves inglesas, francesas y estadounidenses. El comercio exterior del naciente país se limitó al intercambio con estas naves y las mercancías asiáticas las trajeron los comerciantes de otras naciones europeas. El tráfico transpacífico fue abandonado.

³⁷ Por vez primera unidos en pro de un objetivo común.

³⁸ Grajales Gloria, op.cit. p.30

4.2.4. La aparición de otros países en el Pacífico.

Estados Unidos.- Las trece colonias inglesas en América del norte se independizan en 1776, e inmediatamente se incorporan al comercio mundial y comienzan a buscar nuevos mercados. En 1784 llegó a Cantón el primer barco norteamericano, sin embargo carecían de mercancías atractivas para los asiáticos. Este hecho les llevó a buscar nuevas fuentes de aprovisionamiento de productos. En la costa norte del Pacífico se incorporaron activamente en el comercio de pieles de nutria, las cuales eran sumamente codiciadas por los chinos.

Para finales del siglo XVIII los estadounidenses introducen su moneda de plata llamado "dólar americano" a imitación del "dólar mexicano"³⁹ en el comercio del Pacífico, no obstante este no es aceptado de igual manera por los comerciantes asiáticos, ya que su pureza y calidad es inferior a la moneda mexicana.

Rusia.- Los rusos comenzaron su expansión hacia oriente durante el reinado de Pedro I el Grande (1672-1725) llegando hasta las costas del Pacífico. Para mediados del siglo XVIII ya habían fundado establecimientos en Alaska y durante el gobierno de Catalina II de 1762 a 1796 participaban activamente en el comercio de pieles que se realizaba en el Pacífico norteamericano. Los rusos comenzaron a bajar por la costa americana en busca de pieles y mejores climas. Su situación les permitió incorporarse activamente al comercio transpacífico.

La crisis de Nutka.- Desde el siglo XVI se creyó que existía otro paso transoceánico además del Estrecho de Magallanes este mítico paso se localizaría en el norte del continente americano y durante mucho tiempo fue conocido como "el estrecho de Anian" o "Paso del Noroeste".⁴⁰

Desde los viajes de Cortés al Pacífico se realizaron sucesivas expediciones hacia el norte, siempre partiendo de la Nueva España, sin embargo esta región no mostró mucho interés para los españoles quienes centraron la colonización en las ricas regiones plateras del centro de México.

³⁹ La palabra dólar se deriva de la localidad de Joachimsthal en Bohemia, donde se acuñaron en el S XV grandes piezas de plata. Estas monedas se denominaron "Joachims Thaler" o por abreviatura "Thaler", nombre que dio origen a la voz del bajo alemán "daler", de la que se derivó el flamenco "daelder" y de ahí la palabra "dólar". El nombre de un valle de Bohemia dio origen al nombre de la unidad monetaria. El dólar americano fue instituido en 1792 (Ley 2 de abril) teniendo como modelo el peso duro español o dólar mexicano, aunque el de Estados Unidos en principio fue de un peso menor al legal. *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, Tomo XVIII.

⁴⁰ En viaje de Francis Drake a través del Pacífico, en 1577, hizo creer a muchos que había encontrado este estrecho. El padre Acosta en su *Historia Natural y Moral de las Indias* dice: "Este Estrecho dicen algunos que tuvo de él noticia aquel gran corsario Drake, y que así lo significó él cuando pasó la costa de Nueva España por la Mar del Sur..."

Los establecimientos españoles en la costa de California llegaron hasta San Francisco fundada en 1776, sin embargo no pasaban de ser misiones aisladas rodeadas de pobres caseríos y en algunas ocasiones un presidio.

El XVIII marca la última etapa de exploración y colonización del continente americano y el comienzo del retroceso español frente a las otras potencias europeas. Este momento se puede señalar como el fin del sentido hispánico del Pacífico. La presencia de otras potencias en la zona es tan fuerte que incluso han comenzado a establecerse y a fundar colonias.

Durante este siglo se realizaron diversas expediciones hacia la costa norte del Pacífico americano desde Nueva España, con la finalidad de garantizar el dominio hispano en esa zona. En 1774 salió del puerto de Monterrey la expedición de Juan Pérez, que llegaron a la isla de Nutka⁴¹ en la costa de la actual Columbia Británica. En 1788 un comerciante inglés de Macao estableció una pequeña factoría de pieles en Nutka. Los españoles en 1789 se establecieron en este lugar para asegurar su presencia e impedir que los rusos se establecieran en él.⁴²

Los rusos presentes en Alaska desde 1728 comenzaron a emigrar al noroeste de América hasta la actual isla de Vancouver, y en este lugar se encontraron con marinos novohispanos. Este encuentro apresuró a las autoridades novohispanas a fundar un establecimiento en esta región para garantizar su posesión.⁴³

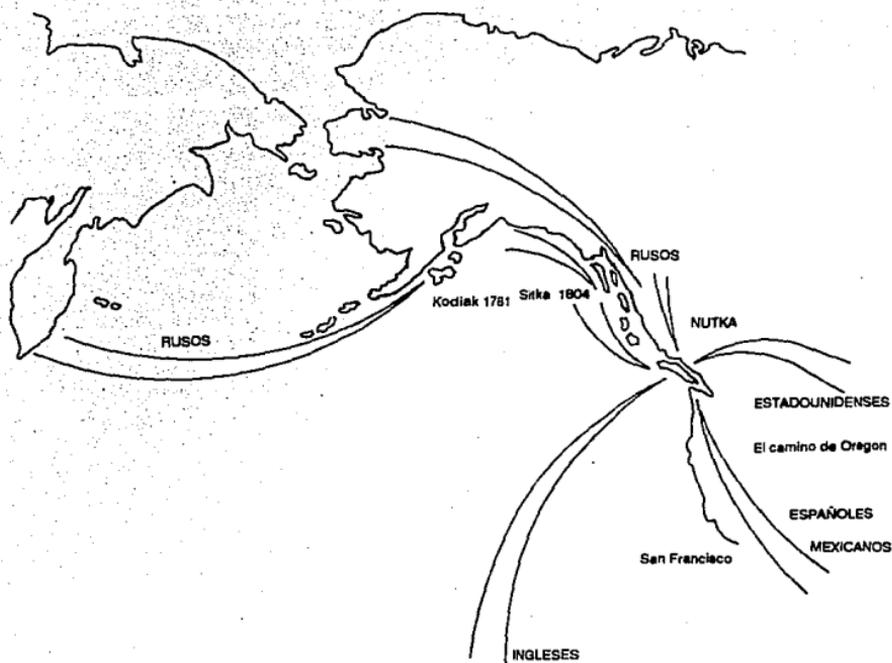
Hasta esta región también llegaron los expedicionarios ingleses que desde el Canadá venían en busca de las pieles de nutria tan preciadas en China. Este hecho colocó a ingleses, rusos, novohispanos, estadounidenses y hasta franceses, que habían llegado por tierra desde sus establecimientos en la costa este de Canadá, en la costa norte del Pacífico americano (ver mapa 15).

Esta situación creó un conflicto internacional cuando ingleses, rusos y españoles se enfrentaron declarando su legítimo derecho a la posesión de la isla. La crisis provocada por este conflicto dio pie a un problema diplomático cuya resolución implicó para España el caso de las Bulas Alejandrinas al reconocer formalmente, el derecho de otras naciones a ocupar territorios en América y el Pacífico hispánico. Este episodio marca el fin de la hegemonía colonizadora de España.

⁴¹ Hoy conocida como isla Vancouver.

⁴² Ortega Soto, *En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noroeste del Pacífico 1774-1788*, p. 125-136.

⁴³ Santiago Cruz, *Fronteras con Rusia*, p.34



MAPA No. 15

Colonias y establecimientos europeos en la costa norte del Pacífico americano, siglo XVIII.

Fuente: Atlas de los descubrimientos.

Por medio del Tratado del Escorial España cede a Inglaterra su costa norte del Pacífico, hecho que le permite a esta última tener bases en ambos extremos del Pacífico y realizar viajes transpacíficos al igual que España. Cabe señalar que desde 1770 los ingleses habían establecido colonias en Australia, y su presencia en otras partes del Pacífico se intensifica desde los viajes del Capitán James Cook (1728-1779) por este océano.

4.2.5. Últimos contactos.

La guerra de independencia en la Nueva España sumergió a la nación en una serie de conflictos internos e inestabilidades que ocasionaron que la política nacional se centrará en solucionarlos olvidándose de sus vínculos con la lejana colonia asiática.

Existieron algunos casos aislados de particulares que intentaron establecer rutas comerciales con Filipinas a imagen de la extinta nao, sin embargo estos no fructificaron, a pesar de que muchos comerciantes novohispanos tenían negocios y familiares en el archipiélago. Este período (siglo XIX) de las relaciones transpacíficas ha sido poco estudiado, sería interesante tema para alguna futura investigación.

En 1846, cuando México perdió California, los estadounidenses, que ya venían participando en el comercio asiático comenzaron a explotar los puertos del Pacífico (San Francisco, San Diego etc.) y será la California estadounidense quien retome en el Pacífico americano el papel dejado por México.

La plata mexicana seguirá fluyendo a Asia vía California, inclusive hasta finales del Siglo XIX, cuando el "dolar mexicano" seguirá siendo muy apreciado por los comerciantes asiáticos. El peso mexicano de plata (de 27 gr, ley 902 milésimas) aún circulaba en 1915 en Hong Kong, Malaca, China y varias posesiones europeas en el Pacífico asiático.

No será sino hasta la administración del Presidente Díaz, a finales del siglo XIX cuando México tuvo un ligero acercamiento con el Pacífico asiático, al establecerse relaciones diplomáticas con China y Japón. Sin embargo éstas se reducirán al intercambio de embajadores con algunos presentes.⁴⁴

En diciembre de 1888 México y Japón firmaron el primer Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. Este documento refleja una nueva postura de Japón, después de más de dos siglos de aislamiento, y representa para México un acercamiento con sus antiguos socios asiáticos.

⁴⁴ Aún en el Museo del Castillo de Chapultepec se puede ver la sala china que la Emperatriz de aquel país regaló al Presidente Díaz.

Para 1910 China y Japón participaron ampliamente en los festejos del centenario de la independencia. Japón envió una exposición que se exhibió en el "pabellón japonés" hoy conocido como Museo del Chopo. En esa ocasión la colonia china regaló el reloj que hasta la actualidad se mantiene en la calle de Bucareli.

Llegaron a México algunos grupos de emigrantes chinos, japoneses y en menor escala coreanos que venían huyendo de la crisis económica de sus respectivos países. La colonia china se estableció principalmente en los estados de la costa del Pacífico desde Chiapas hasta Sonora y en la Ciudad de México en la Calle de Dolores, en la que un tiempo constituyó el llamado barrio chino de México.⁴⁵ Sin embargo la bonanza de estas colonias de inmigrantes generó numerosos conflictos y ocasionó una terrible persecución en su contra.

Con Filipinas, antigua dependencia de México, y principal socio comercial en el Pacífico durante más de 250 años, las relaciones diplomáticas se formalizarán hasta la década de los 50.

Actualmente existe una embajada mexicana en Manila y la embajada filipina en la Ciudad de México, además de consulados en Guadalajara y Monterrey. Cabe mencionar que la presencia diplomática filipina en México es más numerosa, ya que tienen mayor personal adscrito y tienen consulados en las ciudades más importantes del país.

4.3.- Importancia y trascendencia de la ruta hoy en día.

Han pasado casi 180 años desde que la última nao partiera de Acapulco, y sin embargo, la influencia de esta ruta comercial aún se deja sentir a ambos extremos del Pacífico. La ruta ha trascendido hasta nuestros días en muchos aspectos de la vida diaria de los pueblos que por espacio de 250 años protagonizaron el comercio transpacífico.

La nao resultó ser muy fecunda en intercambios de muchas clases. España y México dejaron su huella cultural, religiosa, y lingüística en aquella zona. En tanto que los productos asiáticos pronto se asimilaron en la cultura hispano-mexicana. Desde el punto de vista geográfico y científico, durante el período que duró la ruta comercial se realizaron una serie de expediciones que descubrieron islas, territorios, corrientes marítimas etc. hasta entonces desconocidas para el hombre europeo.

⁴⁵ Esta zona ha decaído notablemente y el golpe mortal se lo dio el terremoto de 1985. Sin embargo aún se mantienen algunos restaurantes y cafés de comida china. Existe un proyecto de remodelación de la zona y para traer capitales de Taiwan y Hong Kong para rehabilitar este barrio.

La ruta comercial tuvo un impacto tal en ámbitos tan disímiles como el idioma, la alimentación, las costumbres o la geografía, y trascendió hasta nuestros días, y sin saberlo también ha marcado el desarrollo posterior de México y Filipinas.

4.3.1. Importancia geográfica.

La ruta transpacífica permitió una serie de descubrimientos geográficos que contribuyeron al conocimiento humano de la totalidad del planeta que habita. Los marinos españoles, criollos, mestizos e indígenas americanos, versados en el arte de la navegación y hábiles en el manejo de los instrumentos de navegación de la época: el astrolabio, el sextante y el compás, anotaban cuidadosamente en sus bitácoras y manuscritos, sus rutas de navegación, y recorridos. Lo cual fue conformando las primeras visiones geográficas del Océano Pacífico.

Durante estos viajes se descubrieron y bautizaron casi todas las islas de Pacífico, se siguieron las costas y trazaron los primeros mapas de la zona, y con esta práctica se contribuyó notablemente al desarrollo de la ciencia cartográfica.

Entre las Islas descubiertas por navegantes hispano-americanos destacan: las Marianas, Guam y Filipinas (Magallanes 1521), Palaos (Gómez de Espinosa 1522), Marshall (Loaysa 1526), Carolinas Orientales, Ponape y Truk (Alvaro de Saavedra 1528-29), Yap y otras islas de las Marshall y Carolinas (Ruy López de Villalobos 1524-1543), Marianas del Norte (Bernardo de la Torre 1543), otras islas del archipiélago filipino y la corriente del Kuro-Shivo (López de Legazpi-Andrés de Urdaneta 1565) etc.

Toponimia.- Uno de los principales impactos que tuvo la ruta transpacífica y las expediciones y viajes en torno a ella, se dio en la toponimia de la región. Se debe considerar a esta ciencia como elemento esencial dentro de cualquier intento de explicar la realidad geográfica, tomando en cuenta, además que la toponimia también significa una tradición secular en el uso y la costumbre populares, traducida en un fenómeno de profundo arraigo social y en un patrimonio cultural heredado de generación en generación.⁴⁶

En este punto queremos resaltar la importancia que tuvo la presencia hispánica en esta zona, no sólo en sus aspectos lingüísticos de los nombres, sino fundamentalmente en su realidad viva y tradicional, como elemento geohistórico presente y activo en las relaciones geográficas de ayer, hoy y mañana.⁴⁷

⁴⁶ INEGI, *Diccionario de Nombres Geográficos*, p.1

⁴⁷ *Ibidem*.

Muchas de las islas del Pacífico conservan los nombres que les fueron impuestos por los españoles durante el período que duró la ruta comercial, destacan Filipinas, Marianas, Carolinas, Salomón⁴⁸, Marquesas, Flores, Nueva Guinea, Australia⁴⁹ etc. en la zona occidental del Pacífico.

En la zona oriental del Pacífico los nombres hispánicos de las islas abundan debido a la cercanía de las costas americanas, sin embargo el número de islas es menor: Revillagigedo, Santa Catalina, Marías, Pascua etc.

Respecto a las islas Filipinas aún hoy en día un gran número de pueblos, regiones, accidentes geográficos mantienen nombres hispánicos que les fueron colocados durante el período de la ruta comercial: Puerto Princesa, la isla de Negros, Isabela, Aurora, Laguna, regiones en isla de Luzón, la más hispanizada del archipiélago. Los puntos cardinales aún se dicen español: norte, sur, occidente, oriente, para llamar regiones, ejemplo: Zamboanga del Norte, Davao del Sur, Misamis Oriental, Negros Occidental.

Los nombres religiosos abundan en las islas, son numerosos los pueblos que tienen nombres de santos católicos y que se mantuvieron en español ejemplo: Santa Rosa, Angeles, San Fernando, San Pablo en Luzón, Santo Niño, San Isidro y San Julián en Samar. Asimismo los nombres de regiones y ciudades de España están presentes en todo el archipiélago, ejemplo: Toledo y Asturias en Cebú, Cádiz, Pamplona y Toboso en la isla de Negros, Nueva Vizcaya y Nueva Ecija en Luzón, Valencia en Bohol, Málaga en Samar etc.

Los nombres hispánicos de accidentes geográficos perduran, muchos de ellos fueron bautizados durante los primeros viajes del galeón y su uso se popularizó: el estrecho de San Bernardino, Estrecho Poilllo, Bahía de San Miguel, Cabo Engaño, Cabo Encanto, Punta Escarpada, Pasaje de Isla Verde. Algunos hasta tan mexicanos como las Islas "Camotes" entre Leyte y Cebú, en el mar del mismo nombre, o las colinas "Chocolate" en Bohol.

De este período del poderío ibérico datan el nombre portugués de Formosa para designar a Taiwan y que en portugués significa hermosa, y China, nombre que popularizaron los portugueses derivado del nombre de la dinastía china que en ese momento gobernaba el país, la dinastía *Tsing*.

⁴⁸ En este archipiélago destacan con nombres hispanos las islas Isabela, San Cristóbal, Santa Cruz y Guadalcanal. Estas islas fueron descubiertas a los europeos durante la expedición de Alvaro de Mendaña que salió del Perú en 1567. Fueron visitadas en una nueva expedición que salió del Callao en 1596 a mando del mismo Mendaña, con la intención de fundar una colonia en las islas Salomón. Mendaña murió en la isla Santa Cruz. Su esposa, la Marquesa de Mendaña, en honor de quien fueron bautizadas las islas Marquesas, quedó al cargo de la incipiente colonia como Gobernadora y al mando de la expedición como Adelantada, caso único en la historia de España. Sin embargo el establecimiento no prosperó y decidieron trasladarse a Filipinas, de ahí a Acapulco en el Galeón y llegaron al Callao dos años después. Prieto Carlos, *op. cit.*; Buse, *Los Peruanos en Oceanía, Geografía y Crónicas del Pacífico*.

⁴⁹ Llamada en honor de los reyes españoles de la Casa de Austria. De la Serna Alfonso *La ruta del Pacífico*, El Correo de la UNESCO.

Algunos otros accidentes geográficos del Pacífico conservan aún los nombres colocados durante el período que nos ocupa, como son el Estrecho de Torres llamado así en honor del navegante español Vaez de Torres que visitó ese estrecho entre Australia y Nueva Guinea en 1606 ca.

Actualmente, aún se le conoce a las islas del Pacífico sur como "islas del mar del sur", o "mares del sur", término que hace alusión al nombre primigenio que tuvo el Océano y con el que mucho tiempo fue designado. Y finalmente el propio nombre de Océano Pacífico que fue colocado por Magallanes durante su viaje de circunnavegación.

Cartografía.- El auge de las expediciones españolas y portuguesas durante los siglos XV y XVI motivó un desarrollo de la ciencia cartográfica.⁵⁰ Las técnicas se fueron depurando y obteniéndose mapas de gran precisión. Por lo que respecta al Océano Pacífico, los primeros mapas fueron realizados a raíz de los viajes de Magallanes, Alvaro de Saavedra, Loaysa, Legazpi y Urdaneta. Sin embargo fue el desarrollo de la ruta de navegación transpacífica el que ayudó a perfeccionar los mapas de esta región.

El conocimiento de las corrientes, arrecifes, islotes etc. era necesario para la navegación transpacífica y poco a poco fueron siendo registrados en los mapas. En este sentido sobresale el mapa de las rutas de la nao de China, encontrado en la Biblioteca de Lima.⁵¹ Los primeros mapas de Filipinas, Marianas, las costas del Pacífico americano sur y norte fueron realizados durante este período. Así como los mapas de los puertos y sus alrededores.

Ya en el mapa de Mercator Gerdodo de 1538 aparece el Océano Pacífico, al cual nombra *Oceanus Indicus Meridionalis*, y aparecen las *Insulae Latronum*, es decir las islas de los Ladrones o Islas Marianas, con la anotación de que fueron descubiertas por los españoles en 1521.⁵²

En el mapa de América y el Mar del Sur de Hernando de Solís publicado en Valladolid en 1598 figura la representación de la Nueva Guinea que forma parte de un extenso territorio (¿Australia?) que se extiende hasta el Polo Antártico y en cuyo espacio en blanco se lee la siguiente inscripción: ". . . esta costa austral fue descubierta por un piloto castellano, región comúnmente llamada de

⁵⁰ El 13 de julio de 1573 la corona española expidió en San Lorenzo del Real unas ordenanzas que establecían la forma en que se debían realizar descripciones relaciones y cartas geográficas de todo su imperio de ultramar. Ahí se estipulaba claramente la obligación de los cosmógrafos de elaborar "un libro de Hidrografía Universal, en el cual deberían aparecer los accidentes geográficos de los litorales de los océanos recorridos por los navegantes españoles. Trábulse Elías, *Cartografía del Pacífico 1522-1792*, p.41

⁵¹ Fue encontrado por el Padre Cuevas y constituye el único mapa de la ruta del galeón que llegó a nuestro siglo. El padre Cuevas tuvo cuidado en reproducirlo y gracias a este hecho llega a nuestros días, ya que la Biblioteca de Lima sufrió un incendio en los años treinta de este siglo, y el mapa fue consumido por las llamas.

⁵² Sanz Carlos, *Mapas Antiguos del Mundo (S. XV-XVI)*, p.137.

Magallanes que esta agora aun no esta bien conocida . . ."⁵³ Estos y otros numerosos ejemplos nos van mostrando como poco a poco, gracias a los descubrimientos y viajes de expedición se va conformando en los mapas el Pacífico tal como es.

Durante el siglo XVI la cartografía adquirió tintes religiosos y se adoptó la costumbre de realizar mapas en forma de santos, vírgenes etc. de esta época datan los mapas, "la virgen Europa" de la colección "*Itinerarium sacrae scripturae*" en el cual representan a Europa como una virgen cuya cabeza es España.⁵⁴ Los cartógrafos españoles retoman estas representaciones simbólicas en sus mapas y realizan mapas similares del imperio español, donde la virgen España se va haciendo mayor en las representaciones simbólicas y se vuelve menos virgen y más reina majestuosa. La cabeza será la península ibérica, el cuerpo las colonias de América y los pies las islas Filipinas. Uno de los primeros y más exactos mapas de las Islas Filipinas datan de esta época y representan a San Ignacio y Jesucristo, protegiendo al archipiélago (**ver mapas 16 y 17**).

4.3.2. Impacto cultural.

El aspecto cultural es probablemente donde la nao dejó mayor impacto, ya que son numerosos los casos que tanto en Filipinas como en México nos recuerdan la ruta comercial transpacífica. Elementos tan comunes para los mexicanos como el atole y los chilaquiles, también lo son para los filipinos, la canela de Ceylán y los mangos de Manila se venden en cualquier mercado mexicano. A través de estos productos y numerosos aspectos culturales más veremos como la nao trascendió más allá de la plata que llevaba y llegó a nuestra cotidianidad, 180 años después.

Nuestro patrimonio histórico cultural nos une con Filipinas y en nuestros archivos, monumentos y hasta edificios históricos es muy probable que si buscamos encontremos algo relacionado con Filipinas y el comercio transpacífico. La similitud es tal que hay quien ha llegado a decir que "*los pueblos en la provincia filipina parecen mexicanos*" y no en vano esta comparación, ya que tienen orígenes muy parecidos, producto de 250 años de contacto constante.

Arquitectura.- Como puerto clave del comercio español ultramarino, la arquitectura militar tiene en Manila un importante capítulo, destacando las fortificaciones y obras ejecutadas para la defensa de la ciudad y de la nao que atracaba cada año en el puerto. Las fortificaciones de

⁵³ Sanz Carlos, *op. cit.*, pp.147-148

⁵⁴ Kolegium pro podporu nezavislé vedy, *Europa Prima pars Terrae in Firma Virginis*.



MAPA No. 17

Imperio Español como Virgen.

Fuente: Sánchez Navarro de Pintado, *Martires cristianos del Oriente en México*.

Cavite y Manila continúan siendo unas de las más impresionantes del mundo español dada su magnitud. Estas obras arquitectónicas resistieron el embate de tifones, terremotos, incendios, cambios de gobierno.

Sin embargo víctima de la II Guerra Mundial muchos de los edificios construidos por los sucesores de Legazpi, con manos de trabajadores y arquitectos mexicanos y con planos novohispanos y españoles, fueron totalmente arruinados y hoy en día Manila se desarrolla como una moderna urbe donde los pocos edificios hispánicos sobrevivientes aún asombran al viajero por su magnitud y belleza y constituyen uno de los principales atractivos turísticos de la ciudad.

En el puerto de Acapulco, al igual que las fortificaciones de Manila se construyó un fuerte para proteger al galeón con sus tesoros de Asia, este edificio, el Fuerte de San Diego, se levanta como la última construcción colonial de Acapulco y alberga el Museo de la Nao de China. En San Blas, Cebú, Zamboanga y otros puertos de la ruta aún hoy sobreviven vestigios arquitectónicos producto de la ruta comercial.

Archivos.- Manila, al igual que las otras ciudades fundadas por los españoles se pueden enorgullecer de poseer "acta de nacimiento" expedida con todas las formalidades legales, así como una serie de planos y documentos sucesivos que van mostrando su proceso de crecimiento.

En el caso de las Filipinas los archivos locales fueron muy dañados en la II Guerra Mundial, sin embargo en el Archivo General de la Nación en la Ciudad de México y en otros archivos mexicanos, así como en el Archivo General de Indias en Sevilla y en el de Simancas se encuentra amplia documentación al respecto, no sólo del comercio transpacífico sino de toda la vida colonial en general, lo cual permite al estudioso actual conocer con fuentes de primera mano la historia filipina. Este legado de documentos y mapas da a los países hispánicos una base histórica que pocos pueblos en el mundo pueden gozar.

Los planos de Manila y los mapas de la ruta se conservan principalmente en el Archivo General de Indias en Sevilla.⁵⁵ Cabe señalar que uno de los mapas más antiguos de la ruta de la nao fue encontrado en la Biblioteca de Lima, Perú por el Padre Mariano Cuevas, lo cual demuestra la universalidad que tuvo la relación transpacífica.

⁵⁵ Nos llegan a México a través del espléndido libro de la investigadora española María de Lourdes Díaz-Trechuelo *Arquitectura Española en Filipinas (1565-1800)*.

Indumentaria.- Uno de los aspectos más curiosos de la influencia asiática en México, lo constituye la indumentaria, ya que en los trajes típicos nacionales, algunos de los elementos más tradicionales y característicos mexicanos son de procedencia asiática, y llegaron a México con la nao.

Esta situación no es en vano, ya que algunos de los productos de intercambio que venían a México, son las telas, lentejuelas, chaquiras y las prendas de vestir, estas poco a poco se incorporaron al gusto nacional. Hoy en día pocos conocen el origen asiático del paliacate, de los rebozos, y hasta del traje nacional femenino, que no en vano se conoce como "china poblana".

La investigadora mexicana Virginia Armella de Aspe ha realizado varias investigaciones al respecto de la influencia oriental, a través de la nao, en la ropa tradicional mexicana.⁵⁶

El rebozo, prenda tan mexicana que su uso abarca casi todo el país y que posee numerosas utilidades colaterales como mecapal, cargador de niño etc. Esta prenda se cree vino de oriente en la nao y fue popularizada en México. Los rebozos más antiguos son de seda y tienen bordadas diversas escenas de la vida cotidiana o motivos chinescos. En la colección de la Sr. Ma. Esther Zuno de Echeverría se encuentran algunos de los más antiguos existentes en el país y que tienen bordado escenas de la Alameda; otro más reciente con bordados que representan la inauguración de la estatua del "caballito".

La técnica de elaboración de estas prendas también es oriental destacando el famoso "ikat"⁵⁷, que consiste en anudar el rebozo y después teñirlo provocando grecas, que son características de los rebozos tradicionales, mismos que aún hoy en día usan las mujeres de muchas partes del país y que se elaboran principalmente en Santa María del Río, en San Luis Potosí y en Tenancingo, Estado de México.

El **paliacate** que es usado principalmente en las costas del país, tienen su origen en el puerto de Calicut en la India de donde proviene el nombre. Estas prendas eran traídas de los establecimientos europeos en la India y pronto se popularizaron en México.

Las **lentejuelas** y la **chaquiras** provenían de China e India eran traídos a Nueva España como parte de las mercancías del comercio transpacífico. "*Cambiábamos plata por lentejuelas*" dijo algún historiador mexicano, y es cierto. Estos materiales se incorporaron pronto al folklore nacional y los vemos en faldas, blusas, sombreros y máscaras de carnaval.

⁵⁶ Armella de Aspe Virginia, *La influencia Asiática en la Indumentaria Novohispana*, p. 54-63

⁵⁷ Palabra de origen malayo que quiere decir nudo.

La china poblana.- El traje nacional por excelencia, la china poblana, es un derivado de la indumentaria que algún día vistió la esclava hindú, llamada Mirra y que fue comprada por un rico comerciante poblano y que una vez cristianizada recibió el nombre de Catarina de San Juan. Esta mujer dio origen a una serie de leyendas que casi la llevan a los altares, antes de ser condenada por la Santa Inquisición como impostora.⁵⁸

La María Clara.- El traje nacional de Filipinas conocido como el traje de "María Clara", es una muestra de la influencia hispanomexicana en las islas. Este traje, con mayor parecido al de jarocha que al de cualquier país asiático, fue difundido por el mundo por la ex-primer dama de Filipinas Imelda Romualdez de Marcos.

El terno y la filipina.- Estos dos términos para designar prendas de vestir nos remiten a dos regiones del mundo muy distantes una de la otra: Filipinas y Yucatán. El "terno" es la forma de denominar en Yucatán al traje de mestiza. La mestiza filipina llama también "terno" a su traje. En Mérida, Yucatán los hombres visten guayaberas y filipinas. Estas últimas son camisas de lino generalmente blanco y sin cuello, iguales a las utilizadas por los hombres en el archipiélago asiático.

Las artesanías Las artesanías mexicanas recibieron una gran influencia de los productos transportados en la nao. Primeramente podríamos mencionar **las lacas**, que en técnicas y diseños fueron fuertemente influenciadas por las lacas chinas, destacan actualmente como herederas de esta tradición las realizadas en Chiapa de Corzo, Chiapas; Olinalá, Guerrero y Uruapan, Michoacán, no en vano todos estos lugares están cercanos a la costa del Pacífico mexicano. **La cerámica, mayólica y talavera**, aunque las técnicas de elaboración de estas artesanías son fundamentalmente europeas, los diseños del decorado, los colores utilizados y las formas de las piezas tienen una notable influencia oriental, concretamente los tibores. Estas artesanías actualmente se realizan en Guanajuato y Puebla. **Los biombos**, el uso de este mueble fue popularizado en México por los que traía la nao. Los decorados y la disposición de los paneles son similares a los asiáticos. Actualmente se realizan biombos en México con diferentes técnicas, sobresalen los de laca de Olinalá, Guerrero y los de madera tallada de Michoacán.

La imprenta y los primeros libros. Junto con la plata y los misioneros, la nao llevó a Manila los primeros libros que llegaron a Filipinas y los elementos para la construcción de la primera imprenta

⁵⁸ de la Maza Francisco, *Catarina de San Juan*, p.115

de tipo occidental en las islas y una de las más antiguas de Asia (sin tomar en cuenta las imprentas chinas). Algunos de los primeros artesanos e impresores venían también de México y enseñaron a los habitantes del archipiélago el oficio de la impresión.

Gracias a la llegada de este aparato se publicaron los primeros libros en las islas. El primer impreso en Manila parece ser que fue en 1593.⁵⁹ Con la imprenta se publicaron también las primeras investigaciones de los misioneros sobre las lenguas y costumbres indígenas.

La referencia más antigua de un libro filipino la da Fray Alonso Fernández,⁶⁰ quien dice "el P. Fr. Francisco Blancas ha impreso en lengua y letra tagala en Filipinas un libro de Nuestra Señora del Rosario el año de mil y seiscientos dos, que fue el primero que de esta ni de otra materia allá (Manila) se ha impreso"

El P. Francisco Blancas, era un misionero dominico que organiza un taller en Manila. Los elementos para aquella imprenta vinieron de México. El chino Juan Vera, instruido por el P. Blancas, es considerado el primer impresor en Manila. Los primeros impresores tagalos a quienes el P. Blancas enseñó el nuevo arte, fueron dos naturales de Bataan llamados Diego Talaghay y Tomás Pipin, este último autor del primer libro para que los tagalos aprendieran castellano y que se imprimió en 1610.⁶¹

A la muerte de P. Blancas, se trasladaron de Bataan a Pila donde publicaron el primer diccionario tagalo del P. San Buenaventura. Luego se trasladaron a Manila instalándose en el Colegio de Santo Tomás de los dominicos, pasándose luego al colegio jesuita. Para 1700, franciscanos, jesuitas y dominicos tenían ya sus imprentas, los agustinos también pero la vida de su imprenta fue muy corta.

"De las tres imprentas⁶² proceden los libros más raros, historias, crónicas, gramáticas, vocabularios formados por los frailes en las diferentes lenguas del país, libros de religión en los mismos dialectos y otra infinidad más salieron de aquellas prensas".⁶³

Entre los libros más interesantes publicados en Manila durante el período de la ruta comercial sobresalen los de temas indígenas y lingüísticos destacando: "El arte de la lengua tagala" de Fray Sebastián Totanes (Manila 1745 y Sampaloc 1796), "Vocabulario en lengua tagala" del Padre

⁵⁹ Library of the Congress, *Bibliography of the Philippine Islands*.

⁶⁰ Fernández Alonso, *Historia Eclesiástica de nuestros tiempos*. p.23

⁶¹ Library of the Congress, *op. cit.*

⁶² Las imprentas de los franciscanos, jesuitas y dominicos.

⁶³ Library of the Congress, *op. cit.*

Juan de Noeda (Manila 1754), "*Compendio de la arte de la lengua tagala*" del Padre Gaspar de San Agustín (Manila 1789), entre otros. Estos libros llegaron a México a través del galeón y eran destinados a aquellos religiosos que se trasladarían a las islas a realizar su misión evangelizadora.

El galeón llevó y trajo además de mercancías a religiosos interesados en investigar asuntos de las islas, trabajos, que fueron publicados posteriormente tanto en Manila como en México, Madrid o Roma. El libro más antiguo que se imprimió tratando exclusivamente el tema de las Islas Filipinas, es el del jesuita Chirino, que apareció en Roma en 1604, posteriormente el de Morga: "*Sucesos de las Islas Filipinas*", impreso en México en 1609, luego en Madrid la "*Historia del archipiélago*" del P. jesuita Colín en 1663. La historia escrita por el dominico Fr. Aduarte se publicó en Manila en 1646.⁶⁴

Las Bibliotecas de los Colegios y Seminarios se llenaron de material bibliográfico procedente de México, en su momento fueron las bibliotecas más ricas de Asia, sin embargo durante la Segunda Guerra Mundial, la ciudad colonial de Manila fue arrasada y con ella se perdieron archivos y bibliotecas. No obstante aún hoy se conservan en las islas valiosos ejemplares bibliográficos.

Colegios, universidades e instituciones de educación. El galeón llevó también a Filipinas la educación de tipo occidental, con sus instituciones, escuelas y universidades. Durante el periodo que Filipinas perteneció al Imperio Español y estuvo jurídicamente unida a México, se fundaron en Manila y en todo el país, las primeras instituciones de educación.

A imagen de los colegios y seminarios de México, de donde venían los religiosos, se creó la primera Universidad de tipo occidental en Asia. El Colegio de Santo Tomás, posteriormente Universidad de Santo Tomás se mantiene hasta hoy en día como una de las instituciones de educación superior con mayor prestigio en Asia.⁶⁵

Las costumbres.- Es importante señalar que además de plata, misioneros y objetos, también hubo intercambio humano y cada hombre trae consigo una carga cultural. En el caso de la nao, los pasajeros llevaron a las islas costumbres muy mexicanas que pronto se establecieron en la vida social de las islas.

⁶⁴ Library of the Congress, *op. cit.*

⁶⁵ La Universidad de Santo Tomás en Manila, a cargo de la Orden Dominica, fue fundada en 1611 con las cátedras de teología, derecho, medicina y farmacia.

Estas costumbres que se arraigaron en el archipiélago, acuñadas en México, aún hoy influyen en la vida social del país. En este sentido destaca la costumbre del "compadrazgo" al estilo mexicano, en el cual los padres de un niño eligen a alguien importante para que bautice a su hijo y de este modo se "hagan compadres". Esta relación implicará favores del compadre rico a su contraparte. Los políticos son sumamente solicitados en compadrazgo.

En el folklore mexicano destaca como uno de los bailes más típicos en varios estados, la danza de moros y cristianos, que tiene su origen en España. Esta pasó a Filipinas procedente de México, con la música y los trajes mexicanos. En el archipiélago adquirió validez al encontrarse el país en constante amenaza de ataques musulmanes provenientes de las islas del sur del país, y hoy en día es una de las danzas más típicas de Filipinas.

Las celebraciones de Semana Santa se realizan en Filipinas de manera similar a como se conmemoran en Taxco y en Iztapalapa, con la representación de la pasión de Cristo y los grupos de penitentes que se auto flagelan. Las festividades de navidad y las demás fiestas religiosas se celebran a semejanza de México.

Aún hoy en día una de las principales fiestas religiosas del archipiélago es la de Nuestra Señora de Porta Vaga, "Patrona de los Galeones", que es sacada a pasear en la bahía de Manila durante el mes de noviembre.⁶⁶

Hasta el siglo pasado una de las danzas principales de las islas Marianas era la *Danza del Emperador Moctezuma*, descrita por numerosos viajeros de la época y consignada en el grabado del francés Jacques Arango de 1843. En la actualidad a las bodas en las Marianas se llaman *fandango* al igual que en Oaxaca.⁶⁷

Los alimentos y productos.- Uno de las principales adquisiciones que obtuvo México del comercio con el Pacífico asiático, en cuestión de productos fue el famoso "mango de Manila", fruta que en México se adaptó perfectamente a las cuestiones climáticas y hoy en día inclusive se exporta. Las demás variedades de mango también proceden de Asia.

A México llegaron las especias de las Islas Molucas -o de la Especiería- entre ellas el clavo y la pimienta, la canela de Ceylán, que pronto fueron incorporadas a la cultura culinaria del país.

⁶⁶ Lyon Eugene. *The Track of the Manila Galleons*, National Geographic, p.5

⁶⁷ Rodríguez Ponga. *Lengua y cultura en las islas Marianas. Rasgos novohispanos*, p. 31

Algunos otros productos como el papel de china y la tinta china llegaron a nuestro país en aquellos cargamentos de productos asiáticos y fueron muy bien acogidos por el pueblo mexicano y hasta hoy en día han mantenido su nombre original que surgió con el comercio transpacífico. A Filipinas llegó la papa, el frijol y principalmente el maíz que pronto se adaptó a la cocina filipina.

Al igual que en Filipinas, en las Marianas la influencia fue notable en este aspecto. En Guam, como en México, el maíz se muele en el *metate*, con una pieza de piedra llamada *mano*. Se bebe *atole-atulí* y *chocolate*.⁶⁸

Existen numerosos productos más en este punto sólo hemos ejemplificado algunos de ellos, los más representativos, para demostrar su permanencia en ambas partes del Pacífico.

La religión.- Filipinas constituye el único país católico de Asia, este es uno de los principales legados de la presencia hispánica en las islas y de la ruta transpacífica, ya que el galeón siempre viajó "cargado de plata y misioneros".

Desde el viaje de Legazpi y Urdaneta comienza la evangelización del país, encabezada por el propio Urdaneta, sacerdote agustino. En 1578 mediante una bula del Papa Gregorio XIII Filipinas es erigida en Obispado y la ciudad de Manila en su sede: . . . *erige en Cathedral la Yglesia de la Ciudad de Manila en la Ysla de Luzon de las Philipinas con la advocación de la Limpia Concepción. D.R. An. 1578*.⁶⁹ Desde ese momento, los obispos, arzobispos y cardenales de las Filipinas han tenido un papel muy importante en la vida política del país.

Durante el período colonial muchos de los obispos fueron simultáneamente gobernadores del archipiélago. Aún actualmente el Cardenal de Manila es una figura política importante y durante la caída del régimen de Ferdinando Marcos jugó un papel importante.

En las islas Marianas, alrededor del 90% de los indígenas son católicos. Al igual que en el período colonial, la presencia de religiosos de España y México es muy importante. Concretamente dos de las principales comunidades de religiosos presentes en las islas proceden de estos países: las misioneras mercedarias de México y los agustinos recoletos de España.

En México la ruta a través del Pacífico nos legó al primer santo mexicano: San Felipe de Jesús, quien nació en México, se educó en Puebla, se embarcó en Acapulco en un galeón y terminó sus estudios religiosos en Manila. Su barco encayó en Japón y fue crucificado en Nagasaki.

⁶⁸ Rodríguez-Ponga, *op. cit.*, p.26

⁶⁹ De Tobar Balthasar, *Compendio Bulario Indico*, p. 431

Este Santo llegó a convertirse en la imagen del naciente nacionalismo mexicano. Debido a su origen criollo se constituyó en uno de los símbolos de la identidad nacional junto con la Virgen de Guadalupe.

En 1629 fue reconocido como Patrón de la Ciudad de México, en 1638 se le concedió una capilla en la catedral de México, misma que aún conserva la pila bautismal donde fue bautizado. Desde ese momento se inicia un manejo político de la imagen del Santo como símbolo de los criollos que veían en él una figura necesaria para unirlos y enfrentar a los peninsulares advenedizos.

La importancia política de San Felipe de Jesús se mantuvo durante casi todo el siglo XIX. En la guerra de independencia fue enarbolado como símbolo por los insurgentes. En 1826, cuando el país ya era independiente su fiesta (5 de febrero) fue declarada "día festivo nacional".⁷⁰ En 1838 los restos de Agustín de Iturbide, unificador de las fuerzas insurgentes, fueron trasladados a la capilla de San Felipe en la Catedral, donde aún hoy en día se encuentran.⁷¹

Sin embargo en 1857 desaparece el día festivo nacional en honor del Santo y desde ese momento su importancia comienza a declinar. Lo cual no impide que en 1885, se inicie la construcción del templo en honor de San Felipe, en terrenos de lo que fuera el Convento de San Francisco hoy en la calle de Madero en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

En 1962 se inauguró en Nagasaki Japón, un monumento en honor a San Felipe de Jesús y los 26 mártires que murieron con él. El sacerdote jesuita Javier Escalada ha iniciado una serie de celebraciones motivadas por el IV centenario de su crucifixión (1597-1997).

Estos son algunos de los ejemplos que muestran como la ruta transpacífica ha trascendido hasta nuestros días tanto en Filipinas como en México. No son todos los aspectos que existen, sin embargo son algunos de los más representativos.

4.3.3. Trascendencia lingüística.

Dada su importancia este rubro merece ser tratado individualmente. La población española nunca fue muy numerosa en Filipinas y buena parte de los colonos que llegaron a las islas en el galeón, eran mexicanos de nacimiento, de origen ó de residencia lo que provocó que llevaran consigo el idioma con el acento y el vocabulario mexicano.

⁷⁰ La virgen de Guadalupe obtuvo ese reconocimiento con dos años de anterioridad.

⁷¹ Kawata Reiko. *La carrera política del Santo criollo*, p.168

La nao fue sumamente importante desde el punto de vista lingüístico pues el intercambio comercial provocó también el intercambio lingüístico. De la misma forma que desde Asia llegaron a México los mangos, los abanicos, los marfiles y los biombos, en Manila se esperaba durante meses la llegada del galeón en el que además de misioneros y funcionarios administrativos llegaban costumbres y nuevas formas de vida con su respectivo léxico.

Con estas costumbres y productos de la Nueva España, se transmitía también la forma de designarlos y de prepararlos, es decir todo un sistema de vida. *"El préstamo cultural llevó consigo el préstamo lingüístico".*⁷²

La iglesia entró en la disyuntiva de predicar al indígena en su propia lengua o enseñarle el español, y decidió aprender las lenguas indígenas por considerarlo más importante por extensión.⁷³ Aunque este interés fue utilizado más como táctica para tener el control de zonas como intermediarios entre los nativos y las autoridades.

La poca población hispana, el hecho de que los sacerdotes y religiosos aprendieran los idiomas locales, la invasión norteamericana y su campaña para "culturizar" al país alejándolo de sus raíces hispánicas, provocaron que al momento de la independencia en 1945, sólo una minoría de la población hablara el idioma español, imponiéndose el inglés y rescatando al tagalo como lengua nacional.⁷⁴

El 1915 se decía al respecto: *"Los idiomas oficiales son por ahora el inglés y el castellano, pero existe una tendencia a considerar como oficiales las lenguas vernáculas, habiéndose ya empleado tagalo en alguna sesión de la Junta Municipal o Ayuntamiento de Manila. El gobierno americano ha fomentado el idioma inglés por todos los medios posibles pero la población ha reaccionado y existe un movimiento intelectual para la conservación de la lengua española".*⁷⁵

En 1952 se logró un importante paso cuando se acordó la Ley Magalona, promovida por el senador del mismo nombre. Esta ley declaraba obligatoria la enseñanza del idioma español en todas las universidades y colegios públicos y privados del país.⁷⁶

⁷² Albalá Carmen-Paloma, *Nahuatlismos en las islas del Pacífico* pp 37-47

⁷³ Albalá, Carmen Paloma; *op. cit.* p.39

⁷⁴ Tagalo, lengua de la familia malayo-polinésica, de la rama indonésica. Altamente relacionado con los idiomas: bikol, visayo, cebuano, y samar. El grupo étnico tagalo se localiza en la parte central de la isla de Luzón y en algunas regiones de Mindanao. Sin embargo al ser adoptado como lengua nacional es obligatoria su enseñanza y los medios de comunicación y documentos oficiales utilizan este idioma.

⁷⁵ Espasa Calpe, *Enciclopedia Universal Ilustrada*, Tomo XVIII, 2a. parte.

⁷⁶ Piñar López Blas *Filipinas, país hispánico*, p.11

Durante el régimen del Presidente Marcos el español aún era considerado idioma oficial, aunque sólo una minoría lo hablara, concretamente las clases altas y los estratos más bajos de la población, así como algunas zonas rurales. En las escuelas también era obligatoria la enseñanza de este idioma. El argumento oficial para justificar la permanencia del español como idioma oficial era que *"mientras fuera necesario el castellano para estudiar la historia del país, el idioma seguiría siendo catalogado como oficial"*. Sin embargo, con la llegada de Corazón Aquino al poder, el castellano fue eliminado de la lista de idiomas oficiales del país permaneciendo solamente el tagalo y el inglés.

Actualmente el tagalo es hablado por el 77% de la población filipinas, el inglés es el idioma comercial hablado por el 64% y el castellano por poco más del 3%.⁷⁷

No obstante estas medidas la influencia del idioma español en las Filipinas y en las islas de Micronesia continúa siendo uno de los legados del comercio transpacífico, que durante 250 años trajo y llevó gente, colonos, palabras y construcciones gramaticales que aún hoy en día a pesar de todas las controversias se mantienen vigentes en los idiomas locales.

José Villa Panganiban, Director del Instituto de Lengua Nacional del Departamento de Educación en Filipinas escribía en 1961, que cerca de 5,000 palabras clave, básicas del idioma tagalo eran de origen hispánico, y añade que además de estas palabras básicas, en particular en el léxico de algunos oficios y sectores de la sociedad el número de palabras de origen español es aún mayor, sobresaliendo los términos en los oficios manuales como carpintería, joyería, etc. para nombrar herramientas y acciones. Asimismo, en el ámbito religioso las palabras españolas son mayoría, suele decirse que en Filipinas aún *"se reza en español"*.

De acuerdo con un estudio del Instituto Nacional de Filipinas⁷⁸ las palabras españolas que ingresaron al tagalo se pueden clasificar de la siguiente manera:

1. Palabras que permanecieron sin cambios en significado, acentuación y ortografía como: abrigo, adorno, arte, delegado, gabinete, padrino, representante, etc.
2. Palabras que permanecieron inalteradas en significado pero cambió la acentuación, la cual se adecuó a la pronunciación general de las lenguas locales: libró, santó, puntó, pulsó, tablá, pulgás, etc.
3. Palabras que permanecieron inalteradas en significado pero su ortografía se adecuó a las reglas y pronunciación tagala: akta, alkalde, sirkó, Pilipino, helatina, gitara. eredero, hamón, kabalyero, etc.

⁷⁷ Difusora Internacional, *Anuario Estadístico Universal*, p.464

⁷⁸ Villa Panganiban José, *Spanish Loan Words in the Tagalog Language*, p.20

4. Palabras que cambiaron su escritura como: *asplí* (alfiler), *kumpil* (cumplir), etc.
5. Dos palabras españolas que fueron tomadas como una en los idiomas locales como: *kumusta* (como está), *impas* (en paz), etc.
6. Palabras que cambiaron de significado como: *barril*, que en tagalo significa rifle o arma.

Producto de la ruta de navegación, de su largo uso entre la población y por consecuencia de su importancia permanecieron en el tagalo palabras como: *plata*, *platero*, *abaniko*, *akta*, *administrador*, *aduana*, *almirante*, *aransel*, *bálsamo*, *baluarte*, *barko*, *batel*, *baúl*, *bergantín*, *bodega*, *bote*, *kapitán*, *komersiyó* (comercio), *kontrabando*, *diskargo*, etc.

Cabe destacar que la mayoría de estas palabras españolas que persisten en el tagalo también llegaron y están activas en los otros idiomas nativos de la República de Filipinas: el cebuano, *ilokano*, *bikol*, *hiligaynon*, *waray*, *pampangan* y *pangasinan*, cuya penetración depende de la profundidad y fuerza de la influencia española en el área donde se hablan estos idiomas. Lo mismo sucede con los otros idiomas de las islas de Micronesia (región que estuvo en su totalidad bajo soberanía española), como el *chamorro* de las islas Marianas, el *palauano* (de Palaos), el *yapés* (de Yap), el *trukés* (de Truk) y el *ponapeño* de Ponape.

Respecto al idioma *chamorro* de las islas Marianas⁷⁹ el 50% de su vocabulario proviene del español, respecto a la gramática, preposiciones, artículos y conjunciones son mayoritariamente de origen castellano. Todo el sistema numeral es español: *unu*, *dos*, *tres*, *kuatro*, *sinko*, *sais*, *siete*, *ocho*, *nuebi*, *días*, *onse*, *dose* etc.⁸⁰

En 1985 el investigador español Rafael Rodríguez Ponga realizó una investigación sobre la permanencia del castellano en las Marianas y su influencia en el idioma local, para lo cual escogió un sector específico -la porcicultura- industria muy importante de las islas y evaluó la presencia de palabras españolas llegando a la conclusión de que el castellano constituye aún hoy en día el principal idioma que ha aportado construcciones y vocabulario al *chamorro*, concretamente el español de México.⁸¹

La presencia de México en los idiomas de Micronesia y las Filipinas también se hizo presente, ya que en aquellas 5 mil palabras de origen español incorporadas al tagalo hay numerosas de origen prehispánico, conocidas como "nahuatlismos" transmitidas a través de aquellos indígenas mexicanos que llegaron a las islas en la nao y del español criollo o mestizo de México que ya las

⁷⁹ Hablado por el 34% de la población de Guam y por el 60% de los habitantes de las Marianas del Norte.

⁸⁰ Rodríguez Ponga, *op. cit.* p.31

⁸¹ Rodríguez Ponga, *De la Nueva España a las islas Marianas: los cerdos y el vocabulario porcino*. p.145-156.

habían incorporado a su léxico. En este caso de acuerdo con la lingüista española Carmen Albalá se debe considerar al náhuatl y a las lenguas prehispánicas como emisoras, al español como transmisor y los idiomas filipinos y asiáticos como receptores.

La influencia prehispánica fue patente en todos los idiomas del archipiélago filipino y en los de las Islas de Micronesia. Sin embargo donde más se dejó sentir su influencia fue en el tagalo de Filipinas y en el chamorro de las Islas Marianas.

Destacan algunas palabras netamente mexicanas que son de uso cotidiano en esta región como: adobo, adobado, atole, asotea, adobe, ahenho (té de ajeno), kasike, kamote, petaka, tsutserias (chucherías), sampurado (champurrado), etc. en tagalo; metate, mano, papalote, atole etc. en chamorro.

Finalmente, en los nombres propios de los ciudadanos de las Filipinas y las Marianas, la influencia es notable no sólo en el primer nombre que por lo general son cristianos si no también en los apellidos. Por ejemplo ponemos los nombres de los últimos presidentes de Filipinas: Samuel Ramos, Corazón Aquino, Ferdinando Marcos y su esposa Imelda Romualdez de Marcos etc. En las Marianas: Remedios Castro, Isabel Tenorio, José Cruz etc.

Actualmente en Filipinas aún existe la Academia Filipina de la Lengua Española, que fue fundada en 1924, en Manila. Hoy en día el Director es Angel Hidalgo.⁸² Durante el pasado encuentro de los representantes de las academias de la lengua española (España, mayo 1994), la Academia Filipina estuvo representada y uno de los temas a tratar en la reunión fue la situación actual del idioma español en Filipinas, Guam y las Marianas.

El pasado 6 de mayo fue inaugurado en Manila el Instituto Cervantes, mediante el cual se intenta fomentar la difusión y enseñanza del castellano en el archipiélago.⁸³

Sin embargo no se puede negar que *"en español están escritos la mayoría de los documentos de la historia de Filipinas, algunas de sus obras literarias más relevantes y hoy muchas personas lo hablan en este país"*⁸⁴ Por lo tanto aún hoy en día el español deja sentir su presencia en las islas como uno de los legados de la ruta transpacífica.

⁸² Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, tomo 1.

⁸³ La infanta Elena de Borbón presidió hoy la inauguración de la nueva sede del Instituto Cervantes en la capital filipina, que fomentará la difusión y enseñanza del idioma español.

La primogénita de los reyes de España destacó en un breve discurso los frutos de la especial relación que une a Filipinas y España, iniciada hace más de tres siglos.

"Nuestras culturas están ligadas, pero de todos los lazos que nos unen tal vez sea el de la lengua el que ha permanecido más firme", señaló doña Elena.

EFE, *Nueva Sede en Manila del Instituto Cervantes*, Excelsior 7 de mayo 1993.

⁸⁴ Palabras de la infanta Elena de Borbón, durante la inauguración del Instituto Cervantes en Manila.

EFE, *Nueva Sede en Manila del Instituto Cervantes*, Excelsior, 7 de mayo 1993.

Hoy la lengua española ya no es sinónimo de Imperio, sino es portadora de la cooperación y la solidaridad internacional y nos acerca no sólo a los países iberoamericanos sino también a Filipinas.

4.4. El presente.

Desde el fin de la nao, las relaciones de México con los países de la costa del Pacífico fueron reducidas a algunos hechos aislados como los inmigrantes, y el intercambio de embajadores, y las relaciones comerciales fueron prácticamente nulas, perdiendo México su papel protagónico en la zona.

En 1965 se cumplieron 400 años del viaje de Legazpi-Urdaneta a Filipinas, en esa ocasión se conmemoró con una visita del Presidente López-Mateos al archipiélago. Esta ha sido la única ocasión que un mandatario mexicano visita el país. Se realizaron además una serie de intercambios académicos y culturales. Fue un año en el cual se publicaron numerosos libros sobre el tema y se hicieron varios proyectos conjuntos. En Barra de Navidad, Jalisco se inauguró un monumento que conmemora la hazaña de Legazpi y Urdaneta y en Paseo de la Reforma en la Ciudad de México se levantó un monumento en honor a José Rizal el héroe de la independencia filipina. Este hecho adquiere relevancia por que en esta avenida además de monumentos a héroes nacionales se levanta a diversos próceres de la independencia latinoamericana, igualando a Rizal con Bolívar y San Martín.

Han pasado casi 30 años desde entonces, pocos saben a quien honra el monumento del Paseo de la Reforma; al monumento de Barra de Navidad le han robado las letras de la placa y poco se puede leer de aquello que pretende homenajear la proeza mexicana de hace 430 años. Las relaciones con Filipinas se han enfriado. Sin embargo aún mantenemos una representación diplomática en aquellas islas, mudo testimonio de las relaciones que algún día fueron las primeras transpacíficas. El Gobierno de la República de Filipinas también se niega a cerrar su representación en la ciudad de México, aunque ésta sólo atiende a algún turista que va a solicitar visa para visitar aquel país. Ambas están en espera de retomar el ritmo comercial político que algún día tuvieron estas relaciones y que nos unen en un pasado común.

En 1988 se celebró el primer centenario del tratado de amistad firmado por el México independiente con Japón, en esa ocasión se realizó una exposición itinerante llamada "El Galeón de Acapulco", en la cual se conmemoraba la epopeya del galeón y el contacto que fomentó entre Asia y América. Esta exposición se presentó en dos museos japoneses y en el Castillo de Chapultepec.

Así mismo en 1989 y 1990 la Universidad Iberoamericana, la Universidad Nacional Autónoma de México y la Embajada de España en México realizaron las Jornadas Internacionales de "presencia novohispana en el Pacífico insular", las cuales reunieron a numerosos investigadores del tema y permitieron su retroalimentación, lamentablemente no se volvieron a realizar. Estos ejemplos muestran como tanto en los medios políticos, económicos y académicos los viajes de la nao siguen estando latentes en nuestro país, y su importancia no ha sido olvidada.

En Filipinas también esta presente el recuerdo de esta relación. En 1990 en una entrevista que realizó el Director del periódico *Excelsior* al Presidente Samuel Ramos y a la ex-Presidente Corazón Aquino, ambos mencionan la importancia que tuvo la relación Filipinas-México y hacen votos porque esta relación resurja fortalecida.⁸⁵

En junio de 1990, con motivo de la visita del Presidente Salinas de Gortari a Japón, Singapur y Australia, el Gobierno de México inicio una ofensiva diplomática en el Pacífico asiático, con el fin de reinsertar a nuestro país comercialmente en esta zona. En aquella ocasión el Presidente señaló que su visita tenía como objetivo histórico "... la recuperación de una vieja tradición económico-comercial con Oriente que durante 250 años de su pasado colonial se denominó la **Nao de la China** y que ahora, bajo la nueva dinámica económica internacional, obedece a las necesidades urgentes de México por romper su aislamiento y ampliar sus expectativas económicas hacia los cuatro puntos cardinales ...".⁸⁶

El comercio transpacífico de México poco a poco comienza a recobrar fuerza y se va diversificado. Se ha creado la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico para fomentar los intercambios con esta región. Se abrieron embajadas en Malasia y Singapur. Actualmente se esta en negociaciones para el ingreso de México al Banco Asiático de Desarrollo, lo cual permitiría a México participar en las licitaciones de proyectos financiados por este Banco en la región y daría mayor presencia a nuestro país en la zona.

Los llamados "tigres asiáticos" se han interesado en invertir en México y ampliar sus relaciones comerciales con nuestro país motivados por la firma del Tratado de Libre Comercio y nuestro ingreso a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.⁸⁷

La influencia de la ruta transpacífica sigue latente en las mentes de muchas personas a ambos extremos del Pacífico, y las expectativas parecen presentarnos un futuro prometedor en el que

⁸⁵ Ramos Samuel cit. pos. Díaz Redondo Regino, *Excelsior*,

⁸⁶ Salinas Carlos, cit. pos. Trejo Angel, *Salinas en Oriente, México tras la Nao de China*, El Día 25-VI-90.

⁸⁷ *vid infra*, Apéndice, documento No. 13

las relaciones entre México y el Pacífico asiático se fortalezcan, ya no impuestas por un poder superior como España sino entre países independientes que en su pasado aprendieron a conocerse y convivir.

Conclusiones.

Los países hispánicos iniciaron una de sus contribuciones más decisivas para el progreso de la humanidad hace 500 años, con la empresa de las navegaciones, expediciones y viajes de los siglos XV y XVI, éstos poco a poco se fueron perfeccionando y sistematizando. El viaje de Colón limitó la era moderna, ya que lanzó los fundamentos de una nueva etapa de profundos cambios en la historia universal. La expedición de Legazpi y Urdaneta fue una proeza semejante que contribuyó a cerrar el círculo de la comunicación mundial.

A partir de los viajes transoceánicos a través del Atlántico primero y posteriormente del Pacífico, se crearon las bases de un amplio conocimiento del mundo, la concepción de la unidad de la especie humana se volvió realidad y con el paso de los años el encuentro de los pueblos, civilizaciones y culturas a una escala planetaria se ha convertido en una constante que constituye la aportación perenne de ésta época, en la cual México participó activamente en el Pacífico.

Estos grandes viajes transoceánicos contribuyeron a acelerar el paso de la edad media a la era moderna. Con enormes repercusiones en el desarrollo del comercio internacional, y contribuyendo en la creación de las condiciones necesarias para hacer posible la revolución industrial. Su aporte es visible en el desarrollo tecnológico y científico que caracteriza al mundo contemporáneo.

Sin embargo, la más importante dimensión de este período fue la construcción de una nueva concepción del mundo en la que se pudo colocar, en interacción crítica y fecunda, los valores de la antigüedad clásica y la revolución del conocimiento geográfico, antropológico y científico derivada de los viajes y descubrimientos incorporando los conocimientos y culturas no sólo europeos sino también americanos y asiáticos. Desde entonces la historia fragmentada de la humanidad será universal dando paso al surgimiento de las Relaciones Internacionales.

Se ha demostrado que desde los tiempos prehistóricos los pueblos asiáticos habían ido poblando el actual territorio americano, descendiendo a través del estrecho de Bering o llegando a las costas sudamericanas, procedentes de las islas de la Polinesia. Sin embargo fue la expedición de Legazpi-Urdaneta y los viajes del Galeón quénes realmente "abrieron" las puertas americanas a los pueblos de Asia.

Por 250 años (1565-1815) los galeones de la ruta Manila-Acapulco fueron los más ricos de los mares y los más codiciados. Su travesía no sólo unía Asia, con América sino que de manera sincronizada y a través de México se enlazaba con las flotas españolas que cruzaban el Atlántico y llegaban a Europa, llevando y trayendo conocimientos, innovaciones tecnológicas, además de las mencionadas mercancías orientales y plata mexicana.

En este sentido, es importante estar conscientes que desde el siglo XVI la moneda mexicana se convirtió en la primer moneda universal, aceptación que se mantuvo hasta el inicio del siglo XX. Han pasado muchos años desde que el primer peso de plata mexicano llegó al Pacífico asiático. Actualmente la situación ha cambiado, nuestro peso ya no es tan fuerte, pero en la historia permanecerá que la primer divisa mundial que circuló por lo cinco continentes fue mexicana.

Por medio de modestos navíos, pequeños barcos con gran destino, Asia, América y Europa se comunicaban a lo largo de los dos grandes océanos: el comienzo de la globalización mundial. Aquel gran sueño globalizador, motivado por rutas como la transpacífica, hoy vuelve a estar vigente con la creación de espacios de libre comercio, mercados comunes subregionales y la cooperación en campos diplomáticos y políticos.

Sin embargo, América ha padecido una "confusión", al heredar el concepto de "lejano oriente" de mentalidad europea, cuando en realidad este "oriente" se encuentra a nuestro occidente y no tan lejano como se nos plantea. Esta "asimilación" de conceptos geográficos y culturales europeos nos ha impedido comprender que el Asia que se consideraba "distante" y "oriental" está en realidad en otro sitio y se puede llegar ella desde nuestras costas en el Pacífico, como se hizo durante el período que duró la nao. Entre Asia y América, la nao creó un nuevo sistema de relaciones intercontinentales.

México debe de tomar conciencia de su localización entre los dos grandes océanos: el Atlántico y el Pacífico, a la mitad del camino entre Asia y Europa, hecho que lo convierte en "puente" entre occidente y oriente, estos dos entes conceptuales que durante mucho tiempo han constituido los extremos opuestos de un mapamundi, cuando en realidad pertenecen a un globo.

Nuestro país retomando su papel en el Pacífico asiático y continuando con su mirada al Atlántico podrá estar en condiciones de realizar la síntesis de ambos para dar al mundo la realidad de que vivimos en una esfera unitaria. Y Asia esta ahí, llamando de nuevo a las costas americanas con modernas tecnologías, modos de producción y poder económico, es el momento de retomar nuestro papel en el Pacífico olvidado por casi 180 años.

No puede ni debe ignorarse que todo esto surge de situaciones portadoras de grandezas y miserias, como toda formación del conocimiento histórico de la evolución de las sociedades. En este sentido, no se deben permitir triunfalismos desajustados ni complejos de negación o acusación con relación al pasado. Lo que debe existir es objetividad en el análisis, y capacidad crítica para la interpretación de su significado cultural. Así mismo se deben rescatar los valores generados de la interdependencia y la solidaridad que existió, para que de ese pasado se extraigan nuevas propuestas para el progreso de la humanidad.

Es importante en este punto mencionar la llamada "*Leyenda Negra*" percepción surgida desde el siglo XVI, por la rivalidad anglo-hispana y en muchos casos con connotaciones religiosas, en la cual se ha tratado de desvirtuar la historia de los pueblos iberoamericanos, minimizar sus aportaciones a la humanidad y menospreciar sus logros. El caso del Pacífico asiático es muy ilustrativo al respecto, pocos saben que fueron naves mexicanas que partieron de Acapulco las que realizaron el primer comercio transpacífico, sin embargo, los viajes de los navegantes ingleses: Francis Drake y James Cook, han sido ampliamente difundidos, colocándolos en ocasiones como los descubridores de islas, tierras, mares, que en realidad fueron descubiertos, explorados y bautizados por españoles, mexicanos y peruanos.

En este trabajo se han tratado de presentar los hechos de la manera más imparcial posible, sin embargo en la investigación se encontró numerosa literatura de conocidos investigadores del siglo XX que ven influido su trabajo por la famosa "*Leyenda negra*" anti hispanoamericana. La utilización constante de adjetivos peyorativos es común en este tipo de estudios, lo más grave de esto ha sido que en Filipinas esta tendencia parcial de analizar la historia es común.

Por eso esta tesis hace hincapié en la trascendencia actual de esta relación, que esta constituida por valores de la cultura, el idioma, la cooperación y la comunicación, que hacen a esta relación permanente. Estos puntos derivan directamente de un lado del pasado de la ruta de la nao, por otro de las lecciones que sabemos extraer de la historia, de la determinación con que estamos construyendo el presente. La dinámica del México actual es una dinámica de contacto por excelencia que retoma, reasume y reorganiza en la actualidad una herencia tan rica y tan plural como la que esperamos haber puesto en evidencia en este pasaje histórico que constituyó la Nao de Filipinas.

En este sentido podemos también rescatar una evidencia importante, la identidad nacional mexicana es producto de numerosas experiencias recogidas en la historia en que participamos aquí, repito, nos limitamos a dar una serie de pistas sobre un pasaje histórico poco conocido

para los mexicanos, que nos unió con Asia, esperamos que este estudio promueva el interés de descubrirnos, estudiar nuestra evolución y de ahí profundizar el conocimiento de nuestra realidad actual.

Después de haber presentado sucintamente el desarrollo de las relaciones comerciales transpacíficas en el período colonial, podemos afirmar que fueron muy importantes en diversos aspectos y dejaron un fuerte impacto en los pueblos asiáticos que en ella tomaron parte. Hoy en día se podría acuñar el término "Asia iberoamericana", el cual haría referencia a una región geográfica y período de tiempo en el cual México, España y Portugal tuvieron un papel preponderante en el Pacífico asiático.

Respecto al aspecto geográfico, "Asia iberoamericana" comprendería el archipiélago filipino, las Marianas, las Carolinas, las Molucas, Timor, Macao, Malaca, Goa. Es decir una gran porcentaje de la zona insular del Pacífico asiático, además de Macao en China y Goa en la India; zona donde los países iberoamericanos dejaron profundas huellas.

A diferencia del término "Iberoamérica" el cual todavía es vigente, ya que los países que conforman esa región mantienen profundas raíces ibéricas. Este término perdería vigencia hoy en día, ya que la influencia iberoamericana en la zona cada vez se pierde más, por lo tanto este término se utilizaría para designar la zona geográfica antes mencionada durante un período de tiempo, el cual podría abarcar desde el viaje de Magallanes, todo el tiempo que duró la ruta transpacífica y extenderse hasta la guerra hispano-norteamericana cuando España pierde las Filipinas.

Con la ruta de la nao dos mitades de la tierra se juntaron y comenzó un proceso de conocimiento y posteriormente de interdependencia de los pueblos que habitan estas regiones, este fenómeno fue irreversible y hoy las relaciones entre las naciones se estrechan más hasta llegar a una globalización casi total, el libre comercio y mercados comunes es un imperativo, y el Pacífico no se escapa de este movimiento.

Para realizar estos intrépidos viajes fue necesaria la imaginación y audacia de muchos hombres y la concreción de ruta comercial requirió la de otros más. Hoy en día es imprescindible esta imaginación para crear "nuevos modelos de desarrollo", donde a partir de la realidad cultural actual, en la cual se entrelazan imágenes de un pasado emprendedor y un dinámico presente, se proyecten hacia un futuro

Han pasado casi 180 desde que la última nao partiera de Acapulco, y sin embargo, la influencia de esta ruta comercial aún se deja sentir a ambos extremos del Pacífico. La ruta ha trascendido hasta nuestros días en muchos aspectos pero su importancia radica al haber permitido aproximar las civilizaciones y creencias de América, Asia y Europa. Para finalizar retomamos un fragmento de un poema de Fernando Pessoa:

...Dios ha querido que la tierra fuese una, que el mar reuniese en vez de separar. . .

ANEXOS

DOCUMENTO 1

INTER CAETERA DINE. MAIESTATIS BENEPLACITA OPERA. ET INFRA.¹

CONCEDE A S. M. EL DOMINIO DE LAS YNDIAS CON CARGO, Y OBLIGACION DE LA CONVERSION DE LOS YNFIeles, Y EMBIAR PARA ELLA Y SU APROVECHAMIENTO EN LA FÉE CATHOLICA VARONES DOCTOS, PERITOS Y EXPERTOS.

Concede á S. M. el dominio de las Yndias con carga, y obligacion de la conversion de los Ynfielos, y embiar para ella y su aprovechamiento en la fee Catholica varones Doctos, peritos, y expertos como por parte de S. M. se havia ofrezido.

Refiere las alabanzas de los Catholicos Reyes de Castilla D. Fernando y Da. Ysavel, por haver incorporado el Reyno de Granada de poder con los Moros, y que sus hazañas merecian ser favorezidas, para que tan en honra del nombre de Dios, se prosiguessen: Que concluyda gloriosamente la dcha. Guerra embiaran con Navios, y jente de Christoval Colon, varon digno de tan general obra, que ayudado del auxilio Divino, por el Occeano, nunca navegado havia descubierto Sendas, Yslas, y tierra firme remotissimas, que hasta entonzes no havian sido por otros descubiertas; en que havia hallado muchas jentes, que creían haver un Dios Criador en los Cielos y parecian actas para recibir la fée Catholica; con que se tenía esperanza, que siendo enseñada se extenderia en ellos el nombre de nro. Salvador Jesu-Christo, y que abundavan de oro, aromas y otras cosas preciosas, por el qual, y principalmente por la exaltacion de la Fée de los dchos. Reyes Catholicos habian tenido proposito de reducir las de sus Yslas, y tierras a su Señorío, y los havitadores a la fée por lo qual.

I. Aprobado el loable, y santo proposito de los Reyes Catholicos y deseando que llegassen á devido fin; y que el Santo nombre de Jesu-Christo fuese llevado a aquellas partes le axorta mucho, y requiere que prosiguiendo la conqulsta de las dchas. Yslas, y tierras procuren que los Pueblos sean persuadidos á recibir la feé Catholica.

II. Que no las hagan desistir de este intento en tiempo ninguno los trabajos, y peligros, antes tengan firme esperanza, que Dios ayudará, y favorecerá dichosamente sus deseos.

¹ de Tobar, *Compendio Butulario Indico*.

III. Que para maior libertad, y animo de tan grande empeño, motu proprio, no á instancia de los dchos. Reyes, ni de otra persona por ellos; sino de su mera liberalidad, cierta ciencia, plena, y Apostolica potestad, por Autoridad de Omnipotente Dios, que en San Pedro le fue concedida, y de Vicario de Jesu-Christo, de que en la tierra usa.

IV. Conzede, señala, y dá a los dchos. Reyes Catholicos, y a sus Herederos, y subseores, en los Reynos de Castilla, y Leon para siempre jamas, todas las Yslas, y tierras firmes halladas, y descubiertas, y que se hallaren, y descubrieren hazia el Occidente, y medio día.

V. Que esto se entienda hechando una línea desde el Polo Artico, que es el Septentrional hasta el Atantirco, que es el de medio día.

VI. O las tierras halladas, ó las tales Yslas, y que se hallaren sean hazia la Yndia, ó hazia otra qualquiera parte.

VII. Que la dcha. línea diste de las Yslas, que vulgarmente llaman de los Azores ó Cabo verde, cien leguas hazia el Occidente, y medio día.

VIII. Que todas las Yslas, y tierras que descubrieren, ó estubiesen descubiertas á el Occidente, y medio día, de la dcha. línea, con sus Señorios, Ciudades, Pueblos, Villas y lugares derechos, y Jurisdicciones, y todo lo que á ellas perteneciére, la dá y concede en la forma dicha.

IX. Si por algun Rey ó Principe Christiano no fueren las dchas. Yslas, ó tierras actualmente poseidas hasta el día de la Navidad de Señor, de donde comenzó á correr el año de esta concesión de 1493, quando por los Capitanes de los dchos. Reyes Catholicos fueron descubiertas algunas de las dchas. Yslas.

X. Que á los dchos. Reyes Catholicos, y á sus herederos, y subseores en los Reinos de Castilla, y Leon, los haze, constituye, y señala por Señores de las dhas. Yslas, y tierras, con plena, libre y omnimoda potestad autoridad, y Jurisdiccion

XI. Determinando que por esta donacion, concesion, y asignacion no es visto quitar el dro. adquirido, ni se deve quitar en las dhas. Yslas, y Tierras á ningun Principe Christiano, que actualmente las haya poseido, hasta el dho. día.

XII. Y manda á los dchos. Reyes Catholicos en virtud de Santa Obediencia que como lo prometieron, y se espera de su devocion grande, y regía magnanimidad, embien á las dhas. Yslas, y tierras varones virtuosos, y temerosos de Dios, Doctos, prudentes, y expertos para que instruyan a sus havitadores en la feé Catholica, y Doctrinas, en buenas costumbres, poniendo en ello la diligencia devida.

XIII. Prohíbe á todas, y qualesquier personas de qualesquier dignidad, aunque sea imperial ó Real, y de qualesquier estado, grado, orden, ó condicion, que no pasen á las dhas. Yslas, y tierras descubiertas, ó que se descubrieren á el Occidente, y medio dia de la dha. linea, sin especial Lizencia de los dhos. Reyes Catholicos ó sus herederos, y Subsesores; aunque sea por Comercio ó por otra qualesquier causa.

XIV. Que a los traslados de esta Bulla firmados en Notario publico, y Sellado de persona contituida en Dignidad Eclesiastica se le de la feé que al original. Datum Romae. A. S. P. Anno Incarnationis Dei M.CCCXCIII. 4 Nonas Mail P. S. A 1.

ACERCA DEL TRATADO DE TORDESILLAS.¹

"...no se satisfizo Juan II con los privilegios otorgados a sus rivales que arruinaban su exclusiva y la magnífica posición conquistada, y siguió la tensión; para evitar la ruptura los reyes entablaron nuevas negociaciones llevadas a cabo en Tordesillas, donde se reunieron los representantes portugueses Rui de Sousa, Joao de Sousa y Aires de Almada, y los castellanos Enrique Enriquez, Gutierre de Cárdenas y el doctor Rodrigo Maldonado que intervino en el examen de los planos de Colón; se prescindió en el fondo y parcialmente de la decisión pontificia y se acordó una nueva línea por el Tratado de Tordesillas del 7 de junio de 1494, confirmado en Arévalo el 2 de julio por los Reyes Católicos, y en Setúbal por Juan II, el 5 de septiembre, y por el Papa Julio II, en 1506.

A petición del rey Manuel insistió Juan II que condujé astutamente las negociaciones, en que se corriera la Línea de Demarcación más al Oeste, y se situó a 370 leguas al Occidente de las islas de Cabo Verde; el motivo de ello era, según han sostenido tenazmente los historiadores portugueses que ya poseían noticia del Brasil, por una expedición secreta, y quiso incluirlo en sus dominios; también se ha explicado por el deseo de dejar desembarazada la ruta a la India por la costa africana, que quedaba muy comprimida por la primera línea.

Los portugueses han considerado el Tratado de Tordesillas una obra maestra de la diplomacia de Juan II, en la que había obtenido toda clase de ventajas; para España, si limitó su futuro campo de acción, ratificaba su nueva postura de potencia marítima y colonial y rompía definitivamente para ella el *mare clausum* lusitano, sustituyéndolo por dos ámbitos cerrados al resto del mundo; equivalía al reparto del Globo entre España y Portugal con exclusión de las demás naciones."

¹ Revista de Occidente, *Historia de España*, p.251-55

PALABRAS DICHAS POR EL GOBERNADOR Y CAPITAN VASCO NUÑEZ DE BALBOA AL TOMAR POSESION EN NOMBRE DEL REY, DE LA MAR DEL SUR.¹

" Y á los veynte é nueve de aquel mes, día de Sanct Miguel, tomó Vasco Nuñez veynte é seys hombres con sus armas, los que le pareció que estaban mas dispuestos, é dexó allí en Chape los restantes, é fuése derecho á la costa del mar Austral al golpho quel avia nombrado de Sanct Miguel, que podía estar media legua de de allí. Y en unos grandes ancones y llenos de arboledas, donde el agua de la mar crecía é menguaba en grand cantidad, llegó á la ribera á hora de vísperas, é el agua era menguante; y sentáronse él y los que con él fueron, y estuvieron esperando quel agua cresciesse, porque de baxa mar avia mucha lama é mala entrada; y estando assi creció la mar á vista de todos mucho y con grande ímpetu. Y como el agua llegó, el capitán Vasco Nuñez, en el nombre del Sereníssimo é muy Cathólico Rey don Fernando, quinto de tal nombre, é de la Reyna Sereníssima é Cathólica doña Johana, su hija, é por la corona é ceptro real de Castilla, tomó en la mano una bandera y pendon real de Sus Altecas, en que estaba pintada una imágen de la Virgen Sancta Maria, Nuestra Señora, con su prescioso Hijo, Nuestro Redemptor Jesu-Chripsto, en brazos y al pié de la imágen estaban las armas reales de Castilla é de Leon pintadas; y con una espada desnuda y una rodela en las manos entró en el agua de la mar salada, hasta que les dió á las rodillas ó comencóse á passear, diciendo :

" Vivan los muy altos é muy poderosos Reyes don Fernando é doña Johana, Reyes de Castilla é de Leon é de Aragon, en cuyo nombre é por la corona real de Castilla tome é aprehendo la posesion real é corporal é actualme destas mares é tierras é costas é puertos é islas australes, con todos sus anexos é reynos é provincias que les pertenescen, ó pertenescer pueden en qualquier manera é por qualquier racon é título que sea ó pueda, antiguo ó moderno, é del tiempo passado é presente ó por venir, sin contradiccion. E si alguno otro príncipe ó capitán, chripstiano ó infiel, ó de qualquier ley ó secta ó condicion que sea, pretende algun derecho á estas tierras é mares, yo estoy presto é aparexado de ser lo contradecir é defender en nombre de los Reyes de Castilla, pressentes ó por venir, cuyo es aqueste imperio é señorío de aquestas Indias, Islas é Tierra-Firme septentrional é austral con sus mares, assi en el polo ártico como en el antártico, en una y en la otro parte de la línea equinocial, dentro ó fuera de los trópicos de Cancer é

¹ Tomando de Prieto Carlos, *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Ed. Alianza, Madrid, 1975, a su vez tomado de Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*.

Capricornio, segund que mas cumplidamente á Sus Magestades ó subcessores todo ello é cada cosa é parte dello compete é pertenesce, é como mas largamente por escripto protesto que se dirá ó se pueda decir é alegar en favor de su real patrimonio, é agora é en todo tiempo en tanto quel mundo turare hasta el universal final juicio de los mortales. "

E assi hico sus autos de posesion sin contradicion alguna y en forma de derecho; y como no ovo ni parecio contracion alguna, lo pidió por testimonio, aceptando al posesion é señorio é jurisdiccion real é corporal é autoral con su mero é mixto imperio é absoluto poderío real, en nombre de Sus Magestades, libremente, sin reconocimiento alguno en lo temporal, de la mar austral é golpho de Sanct Miguel, é en aquella parte, por sí é por todo lo restante expresado ó por expresar en las dichas Indias, islas é Tierra-Firme é sus mares, assi en lo descubiertó como en lo por descubrir. Y hechos sus autos é protestaciones convinientes, obligándose á lo defender, en el dicho nombre, con la espada en la mano, assi en la mar como en la tierra, contra todas é qualesquier personas, pidiólo por testimonio. E todos los que allí se hallaron respondieron al capitan Vasco Nuñez de Balboa, aquellos eran, como él, servidores de los Reyes de Castilla é Leon y eran sus naturales vasallos, y estaban prestos é aparexados para defender lo mismo que su capitan decia, é morir si convinlesse sobrello, contra todos los reyes é príncipes é personas del mundo, é pidióronlo por testimonio".

ASPECTOS FUNDAMENTALES DEL TRATADO DE ZARAGOZA.¹

Venta de España a Portugal de todo derecho, acción, dominio, propiedad, posesión o casi posesión de todo derecho a navegar, contratar y comerciar en el Maluco por 350 000 ducados de oro, de 375 maravedises cada uno. Con la condición, por parte del Rey de España de anularla cuando quisiera con tal de devolver íntegra la cantidad pagada por el de Portugal.

El Maluco se consideraba situado al Occidente de la nueva línea de demarcación, que pasaba por las Velas y Santo Tomé (las Marianas), a 17 grados en el Ecuador, a 297 leguas y media de Oriente de las Molucas.

Queda abierta la posibilidad de que el rey de Portugal renovase la cuestión de propiedad sobre el Moluco. En este caso, una junta mixta de tres astrologías y tres marinos, por cada parte, estudiaría el asunto.

Todo cargamento de especias no traído por súbditos y naturales de Portugal, quedaría embargado en depósito hasta averiguar su procedencia

El rey de España quedaba obligado a no despachar naves para la Especiería e impedir las acciones de sus súbditos que lo pretendiesen.

El rey de Portugal se obligaba a no construir fortaleza nueva alguna en el Maluco, ni en lugar alguno situado en la nueva demarcación acordada .

¹ Cabrezo Leoncio, *Andrés de Urdaneta* p.52

Primer documento impreso de la Historia de las Islas Filipinas
 Relata la Expedición de Legazpi, que llegó a Cebú en 1565
 Estampado en Barcelona el año 1566

COMENTADO Y PUBLICADO POR
 CARLOS SANZ

Copia de vna carta venida de Se-
 milla a Miguel Salvador de Valencia. La qual narra el ventu-
 roso descubrimiento que los Mexicanos han hecho, naue-
 gando con la armada que su Magestad mando hazer en
 Mexico. Con otras cosas maravillosas, y de gran
 provecho para toda la Christianidad: son
 dignas de ser vistas y leydas
 En Barcelona Por Pan Cortey. 1566.



DEsto de la China ay dos relaciones, y es, que a los
 deziete de Nouembre del año de mil y quinq-
 uenta y seis, por mandado de su Mage-
 stad, se hizo vna armada en el puerto de la Natiuidad ó
 la mar del Sur, cient leguas de Mexico, de dos naues, y dos
 patayos, para descubrir las yslas de la especeria, que las llaman
 Phillipinas, por nuestro Rey, costaron mas de seyscientos
 mil pesos de Atipusque hechas a la vela.

Partieron el dicho dia del puerto, y nauegaron seys dias
 juntas: y a los siete les dio vna barrusca, que se aparto dellas
 el Patay, que era de cincuenta toneladas, y lleuaua veynte

hombres el qual nauego cinquenta dias, y al fin dellos, vio tierra, que eran muchas islas entre las quales vio vna mas grande, y alli surgio. ¶ Acudieron ala costa gente de la isla la qual es mas blanca que los Indios nuestros: y las mugeres muy mas blancas que los hombres. Venian vestidos, assi los hombres, como las mugeres de cosas de palma texidas, y labradas encima con sedas de colores. Por gala, trañen los dientes colorados, y horadados; y en los agujeros vnos clauicos de oro. Y los hombres con calças de liço de algodõ con señogiles de seda, con muchas piezas de oro. ¶ Entre ellos vino vno qparecia de mas calidad, vestido todo de seda, con vn alfange, la empuñadura, y guarniciones de oro, y piedras. ¶ Los nuestros les pidieron mantenimientos, y diero selos a trueque de bugerias: pero ellos pidierõ hierro y dio selos: y quando vieron los clauos; no querian oro sino clauos, y ellos pagauan con oro en polvo. Trañan algunos vnã daga de azero muy galana, y muestran ser gente politica y de mucha razõ. Vñ de peso y medida: diero a los nuestros gamos, puercos, gallinas, codornizes, arroz, mijo, y pan de palmas de todo esto ay grande abundancia. Estuuo alli el Patays casi treynta dias, esperando las otras naues, y como no vinieron, determino de boluer a Mexico: y al tiempo que salio de la isla, encontro vn junco, que es nauio de castient toneladas, en la qual venian sessenta Indios, y como vieron el Patays, todos se echaron a nado, y se fueron a la tierra, que estaua cerca. Entraron dentro algunos soldados, por mandado del capitan, y hallaron que yua cargado de porcellanas, y mantas, y liços pintados, y otras cosas de la tierra, y algunos cañutillos de oro molido, de los quales no tomaron mas que vno, y algunas porcellanas, y algunas mantas: y de lo demas, de todo poco, para traer lo por muestra. Estuuo este Patays en yr y en boluer, dozientos, y treynta dias. Houeron de menester subir mas de quatroenta grados hasta el norte. Houo desde el puerto do partieron, hasta esta isla, mil y setecientas leguas. ¶ Las otras tres naues dentro de cinquenta dias hallaron muchas islas, y a-

DESTO DE LA CHINA; así comienza el autor de la Carta, que entocdia como todos sus contemporãnes, que la acción de España en aquellos apartados mares del Sur, no se limitaba a la posesión de unas islas, por ricas y dilatadas que fueran, sino que más bien atiendia a la conquista de una posición cercana al mayor imperio de la Tierra, el Reino de la China, del que los nuestros tenían noticias ciertas, por las relaciones, que desde 1555 circulaban impresas.

Filipinas representó en el aparato estratégico combinado por España, lo que vale, tanto como decir por Occidente, el hito adelantado de un afán insistientemente franquizado: la unidad política del mundo, presta la cristianización de Asia.

portarō en algunas dellas, y passaron en cada vna dellas muchas cosas, que estan grande relacion, que ocupa veynte pliegos de papel. En un aporaron a vna isla grande que se llama Iubu, y alli hizieron amistad con el rey della, que le hizo desta manera. Saco se el rey sangre del pecho, y el capitán assi mismo, y echada la sangre de entabos en vna copa de vino la partierō por medio, y el vno beuio la vna mitad, y el otro la otra mitad: y aquellos dizen q̄ haz e la amistad muy otable. Cō todo esto tuierō ciertas paissionses, y robarō vn lugar çejo: y en vna dala pobre hallaron vn niño Iesus, de otros que traen de Flandes, con su velo, y como en la mano, tan fresco como si se acabara de hazer entonces. En aquella isla quisieron poblar, porq̄ es muy abundare de todos los mantenimientos, y començaron a hazer vn fuerte, y hizierō fuera del vna yglesia, do pusieron el niño Iesus, y la llamarō del nombre de Iesus: y la isla la llaman sant Miguel, porque se entro en ella el dia de su Aparicion. Y de alli a los Malucas dō de esta la especietia, ay cient y cinquenta leguas, y ala China dozientas; y a Malachi quinientas leguas. Y hallaron alli canela finissima, que la hauan los de la isla trahido de los Malucas y gengibre, y cosas de seda galanas. Y de alli embiaron de las tres naues la capitana de Mexico, do llego despues que hauiá llegado el Patays, y estauan adereçando otras dos naues para socorro. Hay muchas otras islas por alli muy grandes, y son del mismo modo desta. Entre las otras hay vna tierra tan rica de oro, que no lo estiman en nada: y hay tanta cantidad de canela que la quemā en lugar de leñas: es de tan luzida gente, q̄ la ygualan con España. Hay alli vn rey q̄ tiene ala continua mil hōbres de guarda: y estima se tanto que ninguno de sus vassallos le vea la cara sino vna vez en el año: y si le han de hablar para tratar con el algo, le habla por vna zebrazana: y quādo de año a año se dexa ver, le dá muy grandes riquezas. Son gente muy prima, hazen brocados, y sedas texidas de muchas maneras. Tienen en tan poco el oro, q̄ dio este rey por vn pretal de cafaueles, tres barchillas de oro en polvo: porq̄ alli todo quanto oro ay es en pol

Bajo la égida de la metrópoli permaneció la Perla del Oriente, hasta que el último dominio de América pasó a regirse con independencia de la Madre Patria. Después, ha mantenido también la virtud del castillo inexpugnable que siempre le ha caracterizado, como afirmaba recientemente el general Mac-Arthur ante la Cámara de representantes, reunidos en Congreso en la ciudad de Washington: *Una nación cristiana, Filipinas, se alza como poderoso baluarte de la Cristiandad en el Extremo Oriente, y su capacidad para una alta dirección moral en Asia no tiene límites.*

uo. Cargaron estas tres naues quando tomaron tanta cantidad de oro en aquella isla, que mōto el quinto q̄ dan al rey vn millon y dozientos mil ducados. ¶ Audan por alla Moros contratando con naues, y trocādo cofas de su tierra por oro, y mantas, y especicna, y por clauos y otras cofas. Encontro la armada con vna naue dellos, y tomo la, aunque se defendio de tal manera, q̄ mato vno dellos y hirieron mas de veynte. Y trahian muchas cofas de oro y mantas, y otras especierias que habian robado. Hay tantas islas que dizē que son setēta cinco mil y ochocientas. En esta isla de lubu do hazen poblacion, es do mataron a Magallanes. Y dicen, que los Portugeses con ciertas Carueles aportaron por alli, haura dos años, llamados Españoles, y vassallos del Rey de Castilla, y robaron muchas islas, y las saquearon, y lleuaron mucha gente cautiva, porque como veyan q̄ nuestra armada se liazia en la nueva España, tomassen los nuestros a los de la tierra mal credito: Y assi quando los nuestros llegaron, pensando que eran ellos, huyan a los mōtes con sus joyas, y haziendas. Y se ha visto el general en harto trabajo por apaziguarlos, y darles a entender que sōn ellos, y cierto deve ser hūbre cuerdo, porque por la relaciō se vee ha uer tenido mucho sufrimiento, por no topar con ellos, y lox ha lleuado con mucho amor, sin hazer agrauio a nadie. Ellos es cosa grāde, y de mucha importācia: y los de Mexico estā muy vfanos con su descubrimiento, q̄ tienen entēdido q̄ sōn ellos el coraçon del mundo. Trahē en este nauio de auirso q̄ es venido agora aca, gēgibre, canela, oro en polvo, vna arroua de conchas riquissimas de oro, y blancas, joyas de oro, ccra, y otras cofas para dar muestra de lo que en aquella tierra ay, y muchas hūgenias, y otras cofas muy ḡlanas. Y aunque no las traxeran, harto trahian en hauer descubierto y hallado la nauegacion por aquestras partes, que es cosa de mucha calidad. Con la flota faremos mas, de lo que supiere auisare. V. M. &c.

Reproducción facsimilar del único ejemplar conocido, y según noticias fidedignas, probablemente perdido durante la última confiscación universal. Gracias a la previsión de la Librería de don Victoriano Suárez, que en 1905 mandó estampar quince copias en facsimil, se ha conservado la reproducción del histórico impreso. Agradecemos a la firma Editorial y Librería Victoriano Suárez, la gentileza de habernos facilitado el ejemplar, que nos ha servido de modelo.

Gráficas Yagüe.—Madrid

DOCUMENTO 6

MONARCAS ESPAÑOLES QUE REGIERON EL IMPERIO ESPAÑOL DURANTE EL PERIODO COLONIAL.

REYES DE LA CASA DE HABSBURGO.

CARLOS I (V DE ALEMANIA)	1516-1556
FELIPE II	1556-1598
FELIPE III	1598-1621
FELIPE IV	1621-1665
CARLOS II	1665-1700

REYES DE LA CASA DE BORBON.

FELIPE V	1700-1724
LUIS I ¹	1724
FELIPE V	1724-1746
FERNANDO VI	1746-1759
CARLOS III	1759-1788
CARLOS IV	1788-1808
FERNANDO VII	1808, 1814-1821.

¹ Felipe V renunció en 1724 a favor de su hijo Luis quien murió poco tiempo después y Felipe V recobró el trono.

DOCUMENTO 7**RELACION DE VIRREYES DE LA NUEVA ESPAÑA.**

Antonio de Mendoza.	1535-1550
Luis de Velasco	1550-1564
Gastón de Peralta	1566-1568
Martín Enríquez de Almanza	1568-1580
Lorenzo Suárez de Mendoza	1580-1583
Pedro Moya de Contreras	1584-1585
Alvaro Manrique de Zúñiga	1585-1590
Luis de Velasco (hijo)	1590-1595
Gaspar de Zúñiga y Acevedo	1595-1603
Juan de Mendoza y Luna	1603-1607
Luis de Velasco II (hijo)	1607-1611
Fr. García Guerra	1611-1612
Diego Fernández de Córdoba	1612-1621
Diego Carrillo de Mendoza y Pimentel	1621-1624
Rodrigo Pacheco y Osorio	1624-1635
Lope Díez de Armendáriz	1635-1640
Diego López Pacheco Cabrera y Bobadilla	1640-1642
Juan de Palafox y Mendoza	1642
García Sarmiento de Sotomayor	1642-1648
Marcos Torres y Rueda	1648-1649
Luis Enríquez de Guzmán	1650-1653
Francisco Fernández de la Cueva	1653-1660
Juan de Leyva y de la Cerda	1660-1664
Diego Osorio de Escobar y Llamas	1664
Antonio Sebastián de Toledo	1664-1673

Pedro Nuño Colón de Portugal y Castro	1673
Fray Payo Enríquez de Rivera	1673-1690
Antonio de la Cerda y Aragón	1680-1686
Melchor de Portocarrero y Lasso de la Vega	1686-1688
Gaspar de la Cerda Sandoval Silva y Mendoza	1688-1696
Juan de Ortega y Montañés	1696
José Sarmiento de Valladares	1696-1701
Juan Ortega y Montañés	1701-1702
Francisco Fernández de la Cueva Enríquez	1702-1711
Fernando de Alencastre Noroña y Silva	1711-1716
Baltasar de Zúñiga Guzmán	1716-1722
Juan de Acuña y Manrique	1722-1734
Juan Antonio de Vizarrón y Egularreta	1734-1740
Pedro de Castro y Figueroa	1740-1741
Pedro Cebrián y Agustín	1742-1746
Francisco de Gúemes y Horcasitas, primer conde de Revillagigedo	1746-1755
Agustín de Ahumada y Villalón	1755-1760
Francisco Cajjal de la Vega	1760
Joaquín de Monserrat	1760-1766
Carlos Francisco de la Croix	1766-1771
Antonio María de Bucareli y Ursúa	1771-1779
Martín de Mayorga	1779-1783
Matías de Gálvez	1783-1784
Bernardo de Gálvez	1785-1786
Alonso Nuñez de Haro y Peralta	1787
Manuel Antonio Flores	1787-1789
Juan Vicente de Gúemes Pacheco de Padilla y Horcasitas segundo conde de Revillagigedo.	1789-1794

Miguel de la Grúa Talamanca y Branciforte	1794-1798
Miguel José de Azanza	1798-1800
Feliz Berenguer de Merquina	1800-1803
José de Iturrigaray y Aróstegui	1803-1808
Pedro Garibay	1808-1809
Fco. Javier de Lizana y Beaumont	1809-1810
Fco. Xavier Venegas	1810-1813
Feliz María Calleja del Rey	1813-1816
Juan Ruiz de Apodaca	1816-1821
Juan de O'Donjú	1821

DOCUMENTO 8

EJEMPLO DE LAS INSTRUCCIONES Y MEMORIAS DE LOS VIRREYES NOVOHISPANOS REFERENTES A LAS ISLAS FILIPINAS Y EL COMERCIO TRANSPACIFICO.¹

Al ser nombrado un nuevo Virrey los representantes de la monarquía le otorgaban "las disposiciones, órdenes o instrucciones" que debía seguir en la administración de la colonia. De igual modo el Virrey al dejar su puesto tenía el encargo de hacer un informe y una relación de los hechos sucedidos durante su mandato, así como dándole consejos a su sucesor en materia de aquellos asuntos claves para la administración del Virreinato. Estos documentos se conocieron como relaciones, memorias, advertimientos o informes generales.

Casi siempre en las instrucciones que el emperador le dio a cada Virrey al nombrarlo, se incluía un apartado sobre la política que tendría que llevar y las medidas que debía aplicar tanto en la administración de las islas, como respecto al tráfico asiático. Estos documentos resultan básicos para nuestro estudio.

Antonio de Mendoza.

1535-1550

Este Virrey fomentó la minería, estableció la casa de moneda, abrió rutas comerciales y de comunicación hacia el Mar del Sur, fomentó las exploraciones a California y a las islas del Pacífico.

Alvaro Manrique de Zúñiga

1585-1590

En la relación o advertimiento que este virrey dejó a su sucesor menciona por vez primera el asunto de las Islas Filipinas y las relaciones con éstas.

En el advertimiento dice : *"El trato con las Fillipinas con esta tierra aunque en alguna manera es útil, trae muy grandes inconvenientes para el bien de ella, por que la disfrutan cada año de más de cuatrocientos mil pesos de plata y vuelven a ella drogas y juguetes que no importan nada; y como la ganancia es tan crecida, todos se dan a este trato. Yo ordené que todos los que llevasen dineros a las Fillipinas fuesen obligados a traer de allá empleado el tercio de ello en oro por lo*

¹ Este documento se ha extraído de la compilación de las "Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos" hecha por Ernesto de la Torre Villar. De este documento se extrajeron los puntos referentes a Filipinas y el comercio transpacífico, sin embargo dado lo extenso que significa esta investigación, no se terminó de realizar. Lo que aquí presentamos es un ejemplo de algunas de estas instrucciones.

menos para compensar el daño de la tierra en disfrutarla de la plata so pena que se tomase por perdido lo que de otra manera viniese. Mucho importa a la tierra que vuestra señoría mande ejecutar esto con gran rigor."²

Gaspar de Zúñiga y Acevedo

1595-1603

En las instrucciones del 20 de marzo de 1596, que le da el emperador al conde al ser nombrado virrey, en el segundo punto le señala: ". . . es de advertir que he entendido que cuando se piden religiosos para Nueva Galicia, frontera de chichimecas, Nuevo México e islas Filipinas, u otras de las provincias de guerra . . . y se envían como se hace siempre que se entiende haber necesidad con tanta costa de mi hacienda, como lo tendreis entendido, luego que llegan a la Nueva España fingén algunas causas y se quedan allí o van a otras partes donde les parece. De manera que por maravilla llega ninguno a la parte donde va consignado . . ." ³ En esta instrucción se hace mención del grave problema de la desertión de los religiosos destinados a lejanos lugares, entre ellos, las Filipinas.

Juan de Mendoza y Luna

1603-1607

En el advertimiento general que el virrey conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros hay una instrucción muy clara en la cual señala la importancia de un camino carretero transísmico que comuniqué las costas del Golfo de México con las del Océano Pacífico:

" Como se consiguió con efecto el deseo de algunos virreyes pasados de abrir camino carretero a Tehuantepec, costa del Mar del Sur desde el río de Coatzacoalcos y de la utilidad que es.

. . . abrir camino carretero entre Tehuantepec (costa del Mar del Sur) y el río de Coatzacoalcos, que discurriendo muchas leguas por esta Nueva España, desagua en la Mar del Norte. Era este designio enderezado a que se pudieses pasar a la Mar del Sur con esta traza lo que por agua se quisiese llevar desde San Juan de Ulúa, navegándolo en barcas por la mar hasta Coatzacoalcos y subiéndose desde allí en canoas por el río . . . el pasaje de géneros tan necesarios en las naos de Filipinas y en la misma Manila, pues está falta de artillería, parece que podría importar algún día para más breve viaje de algún socorro de gente que por la Mar del Norte proveyera su majestad

² Instrucciones y memorias de los Virreyes Novohispanos, Tomo I, pag 238
³ de la Torre, op. cit. p.248

para esta otra mar, y también para lo que el virrey apuntó de ahorrar fletes costosísimos de recuas y grandes averías del malo y largo camino en lo que de Castilla les viene para enviar a diferentes provincias de la Mar del Sur . . ."⁴

En los mismos advertimientos se señala en el punto 13, respecto a la fundición de artillería y la fábrica de pólvora de México, se señala que la importancia de éstas radica en surtir a todo el virreinato, hasta las islas Filipinas, quienes dependen del suministro de pólvora que viene de México.

Además se señala la importancia de crear una fundición en Acapulco que provea de armas a las naos que cruzan el Pacífico.

"Y también me moví a mandar que hiciesen en Acapulco una o dos fundiciones por la desnudez con que andaban las naos de la carrera de Filipinas en lo tocante a éste género y no se les poder llevar la artillería de México por ser imposible ir a lomo de mulas y no ser carretero el camino que hay de México a Acapulco ni estare acabado de descubrir el que va de desde el río de Coatzacoalcos a Tehuantepec para poderse encaminar allí por San Juan de Ulúa y desde aquel puerto por la mar y por dicho río. Y por no sobrarnos entonces cobre de Michoacán en el almacén y haberle de China en Acapulco a la sazón fundiéronse allí otras 17 piezas y se pusieron a punto los moldes para otras 14. Y por haber cesado de traer cobres las naos y por haber cesado de traer cobres las naos y por falta de él se quedaron en aquel estado." posteriormente señala referente a llevar cobre de México a Acapulco . . . y se podía llevar al puerto de Acapulco en mulas con pequeños fletes cuando las recuas bajan de vacía a esperar las naos de Filipinas y del Perú. Y conviniendo todavía que en Acapulco no haya fundición, se podría fundir en Chapultepec la artillería para las naos y carretearse a San Juan de Ulúa para llevarse, como atrás dije, por la mar y río de Coatzacoalcos hasta cerca de Tehuantepec, pues ya está abierto el camino carretero para aquel puerto" aquí se contradice respecto a la apertura del camino a Tehuantepec.

Finalmente en el mismo apartado cuando se refiere a la posibilidad de fundir la artillería directamente en las Filipinas señala ". . . el gobernador escribe que no la tiene (la artillería) ni quien la sepa hacer ni de qué por no venir ya de la China y del Perú . . ." y termina diciendo : "*Yo tengo por muy conveniente que en cualquier reino y específicamente de un gran príncipe y en partes tan remotas (Filipinas), no se repare en alguna costa en prevenciones que tanto miran a la conservación del estado y que si en una necesidad faltan y él padece, no tienen disculpa los gobernadores ni comparación este daño con algunos gastos".*"⁵

⁴ de la Torre, op. cit. p.271

⁵ De la Torre, op.cit. pp. 277-280

En el mismo advertimiento, punto 17, el virrey señala la existencia de puertos en la costa de California e insinúa que podrían utilizarse como escala de la nao.

"Descubrimiento de los puertos y ensenadas del Mar del Sur en la costa desde el Cabo Mendocino hasta el Cabo de San Lucas y como se descubrieron dos o tres puertos buenos y uno en 37 grados, casi en el mismo paraje donde vienen a reconocer las naos de Filipinas".⁶

En el punto 20 se disculpa el no haber enviado suficiente dinero a su majestad en el año de 1602 debido *"al gasto accidental que se creció con la ida de don Pedro de Acuña a Filipinas"*, 300, 000 en "socorros" que llevó el gobernador a las islas.

En el informe a su sucesor le señala el estado general de las Islas.

Diego Fernández de Córdoba

1612-1621

En el Informe que realiza menciona la situación del comercio y navegación con Filipinas, señala la presencia de navíos enemigos en la Mar del Sur (Pacífico), atacando puertos y naves hispanas. Menciona el estado que guardan las fortificaciones encargadas al holandés Adrián Boot (el fuerte de San Diego en Acapulco), con el fin de defender los puertos novohispanos en el Pacífico de los ataques de los piratas. Finalmente menciona el problema de los religiosos destinados a Filipinas que prefieren quedarse en México.

En 1615 el Virrey menciona el caudal real remitido a la corte y se excusa no haber enviado más *"por haber tenido que socorrer a las Filipinas"*.

Lope Díez de Armendáriz

1635-1640

En su relación señala como uno de los aspectos más importantes de su administración, el asunto de las Filipinas.

Juan de Palafox y Mendoza

1642

En su relación de Gobierno le preocupa la defensa de las costas del Mar del Sur, así como el estado de los situados para las Filipinas.

García Sarmiento de Sotomayor

1642-1648

⁶ Del Villar, *op. cit.*, p.284

DOCUMENTO 9

RELACION DE GOBERNADORES DE FILIPINAS.¹

-1575	Gobierno Interino de Guido de Lavezares
1575-1580	Doctor Francisco de Sande
1580-1583	Gonzalo Ronquillo de Peñalosa
1583-1584	Gobierno Interino de Diego Ronquillo
1584-1590	El Doctor Santiago de Vera
1590-1593	Gómez Pérez das Mariñas
1593-1596	Interinidad de Luis das Mariñas
1596-1602	Francisco Tello de Guzmán
1602-1606	Pedro Bravo de Acuña
1606-1608	Interinato del Licenciado Cristobal Téllez de Almanza
1608-1609	Interinato de Rodrigo de Vivero
1609-1616	Juan de Silva
1616-1618	Gobierno Interino de la Audiencia
1618-1624	Alonso Fajardo de Tenza
1624-1626	Gobierno Interino de la Audiencia y de Fernando de Silva
1626-1632	Juan Niño de Tabora
1632-1633	Gobierno Interino de la Audiencia
1633-1635	Interinato de Juan Cerezo de Salamanca
1635-1644	Sebastián Hurtado de Corcuera
1644-1653	Diego Fajardo Chacón
1653-1663	Sabiniano Manrique de Lara
1663-1668	Diego Salcedo
1668-1669	Manuel de la Peña Bonifaz
1669-1677	Manuel de León

¹ Tomado de diferentes fuentes, recopilado por el autor.

1677-1678	Gobierno Interino de la Audiencia
1678-1684	Juan de Vargas y Hurtado
1684-1689	Gabriel de Curucealegui y Arriola
1689-1690	Interinato de la Audiencia con el oidor Alonso de Fuertes Abella
1690-1701	Fausto Cruzat y Góngora
1701-1709	Domingo de Zabalburu
1709-1715	Martín de Ursúa y Arizmendi, conde de Lizarraga
1715 -1717	Gobierno Interino de la Audiencia y del oidor José de Torralba
1717-1719	Fernando Manuel de Bustillo Bustamente y Rueda
1719-1721	Interinato del Arzobispo Cuesta
1721-1729	Toribio José Miguel de Cosío y Campa, Marqués de Torre Campo
1729-1739	Fernando González, Tamón Valdéz y Gaspar de la Torre Ayalar
1739-1745	Gaspar Antonio de la Torre Ayala
1745-1750	Interinato de Fray Juan de Arechederra, dominico, Obispo electo de Nueva Segovia
1750-1754	Francisco José de Ovando, Marqués de Ovando
1754-1759	Pedro Manuel de Arandía
1759	Interinato de Miguel Lino de Espeleta, Obispo de Cebú
1759	Interinato del Arzobispo Manuel Rojo del Río
1759-1761	Interinato del Obispo Miguel Lino de Espeleta
1761-1762	Arzobispo Antonio Rojo del Río y Viera
1762-1764	Manila es ocupada por los ingleses
1762-1764	Simón de Anda y Salazar, nombrado Capitán General de la Isla, Teniente-Gobernador y Director de la resistencia contra los ingleses.
1764-1765	Francisco de la Torre
1765-1770	José Raón
1770-1776	Simón de Anda y Salazar
1776-1778	Interinato de Pedro Sarrio
1778-1787	José Vasco y Vargas

1787	Interinato de Pedro Sario
1788-1795	Félix Berenguer de Marquina
1795-1806	Rafael María de Aguilar
1806-1810	Mariano Fernández de Folgueras
1810-1813	Manuel González Aguilar
1813-1816	José de Gardoqui
1816-1822	Mariano Fernández de Folgueras
1822-1825	Juan Antonio Martínez

1787-1795

1795-1806

1806-1810

1810-1813

1813-1816

1816-1822

1822-1825

1825-1828

1828-1831

1831-1834

1834-1837

1837-1840

1840-1843

1843-1846

1846-1849

1849-1852

1852-1855

1855-1858

1858-1861

1861-1864

1864-1867

1867-1870

1870-1873

1873-1876

1876-1879

1879-1882

1882-1885

1885-1888

1888-1891

1891-1894

**BULAS RELACIONADAS CON LAS CONSTITUCIONES DE LAS DIOCESIS Y
ARQUIDIOCESIS EN FILIPINAS.¹**

**ERIGE EN CATHEDRAL LA YGLESLA DE LA CIUDAD DE MANILA CON LA AVOCACION DE LA
LIMPIA CONCEPCION**

Exige en Cathedral la Yglesia de la Ciudad de Manila en la Ysla de Luzon de las Phillipinas con la advocacion de la Limpia Concepcion.

ERECCION DE LA YGLESLA DE MANILA.

Ereccion de la Yglesia de Manila cuya advocacion es de la limpia Concepcion otorgada por Dn. Fr. Domingo de Salazar sus clausulas principales son.

Ereccion.

Decanato.

Arcedianato.

Chantria.

Maestre Scolia.

Thessoreria.

Diez Canonigos.

Que siempre sean separados de las Dignidades.

Que pudiendo ser se den la mitad de las Canongias. Y todas las Dignidades á Doctores, Maestros, ó Lizenciados en Theologia ó derecho Canonico.

Seis Racioneros.

Seis medios.

Que los Racioneros tengan voto en Capitulo con los demas así en lo espiritual como en lo temporal, siendo del Orden Sacro ezepto en las elecciones, casos prohibidos por derecho.

Que á ninguna prevenda se presente persona que por orden, Privilegio, ú otra causa sea esempta del Ordinario.

¹ de Tobar, *Compendio Bulario Indico*.

Que pueda el Obispo poner los Curas necesarios en todo su obispado, que estos sean ad nutum del Prelado.

Seis Acolitos.

Seis Capellanes. Los quales y los Acolitos sean a eleccion del obispo y Cavildo.

Sacristan.

Organista.

Pertiguero.

Mayordomo.

Chanciller.

Notario.

Ferrero.

Datum... a 21 de diziembre de 1581.

CUM SICUT ACCIPIMUS, & INFRA

QUE LOS RELIGIOSOS DEL ORDEN DE PREDICADORES PUEDAN PASAR A EREGIR NUEVA PROVINCIA A LAS YSLAS PHILIPPINAS.

Concede que los Religiosos de la Orden de Predicadores con licencia de su Genera, orden, ó mandato suyo, puedan passar á eregir nueva Provincia en las Yslas Philipinas para la propagacion del Evangelio, y á los que así passaren; Yndulgencia Plenaria, y remision de todos sus pecados si fueren verdaderamente Penitentes, y Confessados, y sean una vez absueltos por los Confessores que diputare su Prelado de todods sus pecados, y descomuniones, y sean una vez absueltos por los Confessores que diputare su Prelado de todods sus pecados, y descomuniones, y todas Sentencias, y Censuras, y penas, y de qualquier cassos reservados a la Sede Apostolica y dispensar con ellos en toda irregularidad solo para el fuero de la conciencia. D. R. 15 de Septiembre 1582.

SUPER UNIVERSAS ORBIS ECCLESIAS, & INFRA.

ERIGE LA YGLESA DE MANILA EN METROPOLITANA, Y LA SILLA EPISCOPAL EN ARCHIEPISCOPAL.

Refiere que á instancia del Rey Phelipe por estar bastissima, y amplissima la Provincia toda de las Yslas Philipinas del gran Archipelago de la China sin Yglesia Metropolitana, y la Catedral de Manila en la Ysla de Luzón distar de su etropoli Mexicana tres mil leguas, por lo qual es verosimil no podia ocurrir á los Sinodos, ni á otras cosas, y zer la dicha ysla de Luzón muy grande,

fértil, amena, templada, y populosa en que está una sumptuosa Yglesia de la Asunpción de Nuestra Señora, y que por no haver en aquellas partes Metropolitano á quien acudir siendoles preciso venir á Mexico, quedaban indefensos: Y en la Yglesia de Cibú (de Cuba dize la Buía) está la Ciudad de el Nombre de Jesús, y la Nueva Segovia en la Provincia de Cagayan, y la de Caseres en las tierras de Camarines de la dicha Ysla de Luzón, Lugares de la Diocesi de Manila; Pero de ella tan remotos que no les puede vssitar su Obispo sin mucha incomodidad. Y por estar vacante la dicha Yglesia del Obispo Domingo, y suplica de dicho Rey de cuyo Patronato es asta ahora no derogado.

I. Divide y separa la dicha Yglesia, Y Yglesias de Manila con todo su distrito, y territorio, Pueblo, y Clero, de la Metropolitana de Mexico, de quien era sufraganea, y de ella la exime, y libra, para siempre jamás.

II. Erige la dicha Yglesia de Manila en Metropolitana y la Silla Episcopal en Archiepiscopal de Arzobispo que tenga el uso de el Pallo, y Cruz, que los demás Arzobispos, y goze de las demás Ynsignias, y Privilegios que le son debidos, y concedidos.

III. Reservado al dicho Rey Phelipe y a sus subcesores el derecho de el Patronazgo perpetuamente en la dicha Yglesia, como estava siendo Cathedral.

IV. Que le señala por sufraganeas las Yglesias de el Nombre de Jesus de la Nueva Segovia, y de Caseres, que el día de esta Data han sido erectas en Cathedrales, y á sus Obispos por Sufraganeos.

V. Que á la Messa Archiepiscopal á la qual siendo obispal estaban señalados por el Rey de las Rentas que tiene en aquellas Yslas quinientos mil mrs. de dotacion, se le señala cumplimiento a 3 mil Ducados de las dichas Rentas. Datum Rome A. S. P. An. Incarn. Domini 1595==19 Kal. Sept. P. N| A. IV.

SUPER SPECULA MILITANTIS ECCLESIAE, & INFRA

ERIGE EN CIUDAD LA DE CAZERES Y EN ELLA UNA YGLESIA CATHEDRAL CON ADVOCACION DE LA CONSEPCIÓN DE NUESTRA SEÑORA.

Refiere que á instancia del Rey Phelipe de Castilla por estar la Ciudad de Cazerres muy remota de la Ciudad de Manila, de Cula Diocesi es en la Yslas philipinas.

I. La desmiembra, y aparta para siempre jamas de ella y de su derecho .

II. La erige en Ciudad de Cazerres, y en ella una Yglesia Cathedral con advocacion de la Concepcion de Nuestra Señora, para un Obispo que se intitule de Cazers, y la governe.

III. Que sea sufragánea al Arzobispo de Manila.

IV. Que tenga la Sede y Messa Episcopal con todos los Privilegios, honores, e Ynsignias devidas y costumbradas, y la jurisdiccion episcopal sujeto al Arzobispo de Manila.

V. Es el mismo de Nicaragua.

VI. Que la dicha Ciudad, y sus havitadores les señala por Ciudad y fellgreses; y su Diocesi por territorio; y el Clero, y Pueblo conforme á la asignacion y division que el Nuncio que es, ó fuere en en España de la Sede Apostolica, todas las vezes que fuere necesario hiciere, especificare, delegare, y con limites ciertos distinguiesse, y los señalados una, y mas veces mudare, y señalare de nuevo, para lo qual da plena, y libre facultad al dicho Nuncio.

VII. Que á la Messa Episcopal señala por dotacion quinientos mil maravedis que el dicho Rey Phelipe le mandará pagar.

VIII. Que el derecho de Patronazgo, y de presentar entosnces, y de allí en adelante persona idonea para este obispado, reserva y concede a Su Magestad y sus sucesores.

IX. Que el derecho de Patronato, y de presentar toca á Su Magestad por fundacion, y dotacion, y que en ningun tiempo se derogue, y lo contrario sea de ninguna fuerza. D. R. A. S. P. A. Incarn. Domini 1595. Kald. Septembris P. Nri. Año IV.

SUPER SPECULA MILITANTIS ECCLESIAE, & INFRA.

ERIGE LA CATHEDRAL DE CEBÚ EN LA MISMA CONFORMIDAD

QUE LAS ANTECEDENTES, CON ADVOCACION DE EL ANGEL CUSTODIO.

Erige la Cathedral de Cibú en dichas Yslas en la misma conformidad que las antecedentes con advocacion de el Angel Custodio. D. R. 19 Kal. Septem. 1595.

SUPER SPECULA MILITANTIS ECCLESIAE, & INFRA

ERRECCION DE LA CATHEDRAL Y OBISPADO DE LA NUEVA SEGOVIA CON

ADVOCACION DE LA CONCEPCION DE NTRA. SEÑORA

Erreccion de la Yglesia Cathedral, y Obispado de la Nueva Segovia con advocacion de la Concepcion de Nuestra Señora. D. R. 19 Kal. Septemb. 1595.

RELACION DE GALEONES DEL COMERCIO TRANSPACIFICO.¹

SALIDA	NOMBRE	RTA	DATOS
1565	SAN FELIPE SAN JUAN SAN PABLO		
1568	SAN PEDRO		Naufragó en Guam
13.8.1572	SAN JUAN	CEBU-ACA	
1574	SAN JUAN		Regresó en "arribada"
1576	ESPIRITU SANTO	¿ACA-MAN?	Se estrelló en Cantanduanes, sus ocupantes se ahogaron y otros fueron asesinados por los nativos. Llevaba frailes y soldados.
1578	SAN JUANICO ¿SAN JUANILLO?	MAN-ACA	Se perdió sin que se tenga noticia del desastre.
28.6.1586	SAN MARTIN	MAN-ACA	
1587	SANTA ANA		Apresado por Thomas Cavendish y los piratas ingleses.
1589	SANTIAGO		Fue comprado por el Virrey Villamarique.

¹ En esta investigación no se encontró una relación de galeones del comercio transpacífico, por lo cual en base a la bibliografía utilizada, se comenzó a realizar una. Esta ocasión presentamos un avance en el cual señalamos el año, el nombre de la nao, su apodo (cuando lo tuvo), la dirección del viaje y en algunos casos alguna información adicional.

SALIDA	NOMBRE	RTA	DATOS
1593	SAN FELIPE	MAN-ACA	Se regresaron en "arribada".
1593	SAN FRANCISCO	MAN-ACA	Se regresaron en "arribada".
22.3.1595	SANTIAGO	ACA-MAN	Antonio de Morga, General de la Flota. 200 hombres de guerra. Llegó el 11.6.1595
1595	SAN AGUSTIN	MAN-ACA	Se perdió cerca de Punta los Reyes. (Naufragó)
1596	SAN FELIPE	MAN-ACA	Encalló en Japón. Entre los sobrevivientes estaba San Felipe de Jesús.
1600	SANTA MARGARITA	MAN-ACA	Navegó 8 meses por el Pacífico sufriendo numerosas pérdidas. Llegó a las Marianas con sólo 50 hombres de 260.
1600 ó 1601	SANTO TOMAS	ACA-MAN	De regreso a Manila recogió a los sobrevivientes del Santa Margarita. Naufragó en las costas de Luzón.
1602	JESUS MARIA	MAN-ACA	Arribó a Manila después de 5 meses de penalidades.
1602	ESPIRITU SANTO	MAN-ACA	Se regresaron en arribada.
1602		MAN-ACA	Salen tres naves
1603		MAN-ACA	Salen 4 naves
1603	SAN ANTONIO	MAN-ACA	Al abandonar Manila tenía podrida parte de su casco y naufragó.
1603	SAN JUANILLO		Desapareció con 500 pasajeros y un enorme tesoro.

SALIDA	NOMBRE	RUTA	DATOS
1604	JESUS MARIA	MAN-ACA	Se perdió naufragó cerca del Cabo Mendocino.
1604		MAN-ACA	Salen 3 naves.
1610	SAN FRANCISCO	ACA-MAN	se cree que llegó en 1611
1614		ACA-MAN	Se emplean naves de 1000 toneladas.
1618	ESPIRITU SANTO		Perdió 64 marinos de los 75, porque se quedaron en Nueva España a trabajar.
1620	NUESTRA SEÑORA DE LA VIDA	MAN-ACA	El piloto por error colocó al galeón sobre un banco de arena, donde era barrido por las olas. Los pasajeros ahorcaron al piloto. Sólo había navegado 90 millas de Manila.
1621	SAN NICOLAS		Se perdió con 300 personas, se hundió.
1637		MAN-ACA	No había galeones y enviaron un batel de 100 toneladas.
1637	SAN MARTIN		Es vendido este galeón.
1637	SANTA ANA		Lo apresa Cavendish.
1638	CONCEPCION	¿ACA-MAN?	Naufragó en Saipán, hubo 28 sobrevivientes y sólo 6 llegaron a Filipinas.
1639	SAN AMBROSIO	ACA-MAN	Naufragó al este de la costa de Luzón y murieron 150 personas.

SALIDA	NOMBRE	RTA	DATOS
1.5.1648	SAN DIEGO	MAN-ACA	
1657	SAN JOSE		Fue encontrado a la deriva con un cargamento de esqueletos, aparentemente la gente había muerto de sed y hambre, aunque la leyenda cuenta que fue presa de un alinchán de los mares una abominable criatura.
1663	SAN SEVERIANO	¿MAN-ACA?	Navegó al garette durante 7 meses antes de retornar a Manila
1672	SAN TELMO	¿MAN-ACA?	Volvió a Manila
1675			Una ola cayó sobre cubierta y se llevó 14 pasajeros.
24.6.1679	SAN ANTONIO DE PADUA	MAN-ACA	
1682	SANTA ROSA	¿MAN-ACA?	Volvió a Manila
1686	SAN TELMO	ACA-MAN	El gobierno de Filipinas envió a la nao Santo Niño con 100 cañones y la envió a Embocadero a recibir al galeón.
1687	SANTO NIÑO	¿MAN-ACA?	
1693	SANTO CRISTO DE BURGOS	MAN-ACA	
1694	SAN JOSE		Fue destruido por una tormenta el 3 de julio cerca de Manila, murieron 400 personas y se perdieron más de 12,000 piezas de mercancías.

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
1703	ROSARIO	MAN-ACA	NAVEGO A 32°24'
1705	SAN FRANCISCO JAVIER	MAN-ACA	NAUFRAGO
6.7.1706	ROSARIO	MAN-ACA	
1709	COVADONGA		
1709	ENCARNACION		Cayó en manos de Woodes Rogers, el pirata.
1718	BEGOÑA	ACA-MAN	LLEGO EN 1718
1718		¿MAN-ACA?	3 GALEONES DE 712, 900 Y 1000 TONELADAS, RESPECTIVAMENTE.
1719	SACRA FAMILIA		
1720?	SANTO CRISTO DE BURGOS		ENCALLO UNA NOCHE EN TICAO. LA TRIPULACION Y PASAJEROS SE SALVARON YA LA CARGA SE LE PRENDIO FUEGO.
20.7.1728	NUESTRA SEÑORA DE LA GUIA	MAN-ACA	
1731	COVADONGA		
1732			500 TON Y 150 HOMBRES
1737	NUESTRA SEÑORA DE LA GUIA	MAN-ACA	NAVEGO A 30°30'
1743	COVADONGA		Sucumbió ante Lord Anson, pirata inglés.
1746	ROSARIO		1700 TON. ESTUVO EN SERVICIO HASTA 1751.
1751	ROSARIO		1700 TONELADAS HASTA ESTE AÑO FUNCIONO ESTE TRADICIONAL GALEON.
1752	SANTISIMA TRINIDAD NUESTRA SEÑORA DEL BUEN FIN		
1753			EL 2DO. PILOTO FUE FRANCÉS Y EL TERCERO IRLANDES

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
22.7.1755	SANTISIMA TRINIDAD, alias EL FILIPINO	MAN-ACA	NAVEGO A 34°37'. EL PILOTO FUE EL FRANCÉS ANTOINE LIMARIE BOUCOURT. EL 7.10.1755 UN TIFÓN ATACA. SE OFRECEN EX-VOTOS AL PATRONO DEL GALEÓN Y SE SALVAN.
1755	SAN JUAN BAUTISTA		
29.4.1756	SANTISIMA TRINIDAD	ACA-MAN	SU PILOTO FUE EL FRANCÉS ANTOINE LIMARIE BOUCOURT. LLEGO A ACAPULCO 5.10.1756
1758	NUESTRA SEÑORA DE LA PORTERÍA (pataché). NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO SAN JOSEPH		
1760	SAN JUAN BAUTISTA alias EL FILIPINO		
1761	SANTISIMA TRINIDAD		
1762	SANTISIMA TRINIDAD		2000 TONELADAS LLEVABA 70 CAÑONES, SOLO 10 FUNCIONARON. CAYO EN PODER INGLÉS EN 1762
1762	ROSA (fragata)		
1762 (FECHA DE CONSTRUCCION)	EL FILIPINO		COSTO 59,857.000
CONSTRUIDO POCO DESPUES QUE EL FILIPINO	SAN CARLOS	¿MAN-ACA?	CONSTRUIDO EN PANGASINAN COSTO CERCA DE 100,000.00
1766	BUEN CONSEJO	ESPAÑA-MAN	SU COMANDANTE FUE DE CASEINS
1769	SAN CARLOS (fragata), SAN JUAN PEREGRINA		

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
1771	SAN JOSE		
1772	SAN JOSE DE GRACIA		
1773	SAN JOSE	MAN-ACA	NAVEGO ENTRE LOS 39 Y 40°
1773	NUESTRA SEÑORA DE LA CONSOLACION alias EL BUEN FIN		
1774	NUESTRA SEÑORA DE LA CONSOLACION alias EL BUEN FIN	MAN-ACA	Se desvió de su derrotero original debido a un temporal y llegó a San Blas.
1775	EL DESENGAÑO		
1776	SANTA ROSA	ACA-MAN	SE ESTIMO SU REPARACION EN 40,000.00, EN CAVITE.
1778	SAN JOSE,		
1778	SAN PEDRO EL CAVITEÑO	MAN-ACA	Llegó al puerto de La Navidad
1779	SAN JOSE	MAN-ACA	PARO EN MONTERREY
1780	SAN JOSE	MAN-ACA	PARO POR 2DA. VEZ EN MONTERREY
1784	SAN FELIPE	MAN-ACA	PARO EN MONTERREY DEL 10.10 AL 7.11, LLEGO EL 12.1784
1784	PRINCESA, SAN JOSE DE GRACIA, Y SAN PEDRO EL CAVITEÑO (fragatas)	ACA-MAN	Salieron de San Blas y llevaba 300, 000 pesos a Manila

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
1785	SAN ANDRES	MAN-ACA	Trajo una carta en la cual señala la inconformidad de l Consulado de Manila por la apertura de la Real Compañía de Filipinas
1785	SAN FELIPE (fragata)		
1787	SAN ANDRES (fragata)	MAN-ACA	
1793	VALDES alias SANTA ROSA (goleta), SAN JOSE, LAS ANIMAS (fragatas), HORCASITAS (balandra).		Navíos de guerra que hicieron el viaje San Blas-Manila.
1794	FERNANDO DE MAGALLANES	MAN-ACA	
1795	SAN ANDRES	MAN-ACA	PARO EN MONTERREY REGRESO A ACAPULCO
1798	SAN ANDRES		NAUFRAGO EN EL ARRECIFE DE NARANJOS ENTRE TICAO Y CAPUL.
1798	ARANZAZU (fragata)	ACA-MAN	Salí de San Blas es navío de guerra.
1799	MAGALLANES		
1800	NUESTRA SEÑORA DEL PILAR (fragata), VALDES (bergantín)	ACA-MAN	Llevaba 1665 618 pesos, de los cuales 443 019 eran el situado, 20, 000 el situado de las Marianas, 527,944, y por concepto del comercio 655,559, el resto era para misiones y obras pías. Salen de San Blas, pertenecen a la marina de guerra.

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
1802	NUESTRA SEÑORA DE LA GUIA alias LA CASUALIDAD		
1804	SAN FERNANDO alias LA MAGALLANES (fragata)		
1806	MAGALLANES	¿MAN-ACA?	HIZO ARRIBADA
1815	SAN FERNANDO alias LA MAGALLANES	ACA-MAN	Según Vera Valdés, la última nao.

NAOS DE LAS CUALES DESCONOZCO SUS FECHAS

SALIDA	NOMBRE	RUTAS	DATOS
	GUADALUPE	¿MAN-ACA?	SIENDO GOBERNADOR OVANDO. CONSTRUIDO EN SIAM.
		¿MAN-ACA	DIEGO FAJARDO MANDO CONSTRUIR UNO EN SATSUMA, JAPON.
	SAN JOSE		COSTO 180,000.00 ¿EN EL SIGLO XVIII?
	SANTISIMA TRINIDAD		CONSTRUIDO EN BAGATAO COSTO 191,000.00
	SANTA ROSA		PERDIDO, ES CITADO POR EL GOBERNADOR VERA EN SU INFORME A FELIPE II EN 1588

	SONORA	SAN BLAS-MANILA	SALIO PARA INFORMAR EN MANILA LAS NOTICIAS DEL ROMPIMIENTO ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA. EL PILOTO FUE DN. FCO. MAURELLI. ERA UNA LANCHA DE NAVIOS.
	MAGDALENA	MAN-ACA	LA NAVE SE INCLINO SOBRE UNO DE SUS COSTADOS AL INTENTAR ABANDONAR CAVITE ¿S XVII?

CONDICIONES DEL COMERCIO EN LOS PUERTOS DE LA ISLA DE MANILA

CONDICIONES	PUERTO	CONDICIONES	PUERTO
CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA	CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA
CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA	CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA
CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA	CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA
CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA	CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA
CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA	CONDICIONES DE LOS PUERTOS DE MANILA	MANILA

DOCUMENTO 12

BULAS REFERENTES A LAS ORDENES RELIGIOSAS EN JAPON.¹

QUE LOS RELIGIOSOS DE LA COMPAÑIA, Y NO OTROS PUEDAN PASAR A LOS REYNOS DE EL JAPON A PREDICAR LA FEÉ CATHOLICA SIN LICENCIA DE LA SANTA SEDE.

Que los Religiosos de la Compañia, y no otros puedan pasar á los Reynos de el Japon á predicar sin Lizencia de la Santa Sede. D. R. 28 Januarii 1585.

CONCEDE A LOS JESUITAS TRATAR, Y CONTRATAR EN EL JAPON.

Concede á los Religiosos de la Compañia pudlessen tratar, y contratar en el Japon. No tienen Data.

ONEROSA PASTORALIS OFFITUS CURA, & INFRA

QUE LOS PRELADOS DE QUALQUIER ORDEN MENDICANTE PUEDAN ENVIAR RELIGIOSOS AL JAPON CON LA CONDICION ENPERO QUE EN ESTE BREVE EXPRESA.

Refiere que estava concedido por Gregorio XIII que no pudlessen passar al Japon los Religiosos sino de la Compañia, y que el Rey Carlos como Rey de Portugal y por su Corona segun consta de el Titulo, suplicó se concediese este pasaje tambien á los Religiosos y assi concede.

Que los Prelados de todas las Ordenes Mendicantes puedan embiar por Portugal solamente, y no por otra parte Religiosos a la Yndia, y a la Ciudad de Goa los quales, y los que en la Yndia estubieron siendo embiados por sus Prelados pueden passar al Japon, y á las demas Yslas adiacentes de la China, y tierra firme de la Yndia Oriental.

Que los tales Prelados procuren que estas Misiones se hagan de suerte, que sean de efecto para la conversion de los Ynfieles, y propagacion de la Feé sin que entre los Ministros haya contención que a los dichos Ynfieles disuada la conversion, y a los convertidos sea escandalo.

¹ De Tober. *Compendio Bulario Indico.*

Que los tales Religiosos estando en las dichas Yndias vivan devaxo de la obediencia de sus Prelados conforme á sus Reglas, y Estatutos, y administren los Sacramentos, en quanto á la obediencia de el Obispo en cuya Diocesi predicaren, y administraren, y mientras por sus Generales no les fuere señalada Provincia sean de la que su Orden tubiere en la Yndia Oriental.

Que las controversias ó discordias que huviere entre los dichos Religiosos las determinen los obispos de los dichos lugares como delegados de la Sede Apostolica y siendo muy graves den noticia con la brevedad posible a su Santidad para que provea lo que conbenga.

Que ningun Religioso de qualquier estado, Grados, Orden y condicion que sea pueda passar de las Yslas Philipinas ni de otra parte que pertenezca ó sea tenida por de las Yndias Occidentales á las Yslas, Provincias, ó Reynos de el Japon ni á las adyacentes, y cercanas aunque sea por Privilegio á ellos, ó á sus Ordenes concedidos por la facultad que para Predicar la palabra de Dios por el Mundo los está concedida, ó concediere, si de esta prohibicion no se hiziese mencion espresa, so pena de excomunion maior, de que no puedan ser obsueltos sino por Su Santidad, ó en el articulo de la muerte, y de privacion de voz activa, y pasiva, y de los ofizios que tubieren, quedando inhabiles para tener otros en que incurran ipso facto sin otra declaracion, y que los que lo contrario hizieren en siendo amonestados se buelban á las dichas Philipinas ú otras partes de las Yndias Occidentales, so las dichas penas, y á ello sean apremiados por qualesquier Juezes Ecclesiasticos con ellas, ó con las que mas les pareciere.

Que de Este Breve sean Conservadores todos los Prelados Ecclesiasticos Seglares, y Regulares

Que para ello revoca dicho Breve de Gregorio XIII.

Que á los traslados autorizados por Notario publico y firma, y Sello de persona constituida en Dignidad Ecclesiastica se dé la feé que al original. Datum Rome A.S.P.S.A.P. die 12 Diziembre 1600 P.N.A.IX.

QUE LOS PP. DE LA COMPAÑIA EN CIERTO MODO Y FORMA PUEDAN COMERCIAR EN LAS YSLAS DE EL JAPON

Concede á los PP. de la Compañia que en cierto modo y forma puedan comerciar en las Yslas de el Japon D. ... An. 1600.

Q

**COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO CON PAISES DEL PACIFICO ASIATICO
PRINCIPALES PRODUCTOS¹**

	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
MALASIA	MAQ. DE ESCRIBIR ELECTRICAS ACIDO POLICARBOXILICO TUBOS Y CAÑERIAS DE HIERRO MAQ.PARA PROC.DE INFORMACION	MINERAL ESTAÑO LATEX DE CAUCHO NATURAL EQUIPOS RADIOFONICOS Y TELEGRAFICOS
TAILANDIA	ACIDO POLICARBOXILICO MAQ. DE ESCRIBIR ELECTRICAS ALGODON ATUN CONGELADO	PIEDRAS PRECIOSAS JOYERIA DE TODA CLASE AZUCAR
INDONESIA	ACIDO POLICARBOXILICO ALGODON MAQ. DE ESCRIBIR ELECTRICAS MAQ.PARA PROC.DE INFORMACION TUBOS DE HIERRO Y ACERO	CAUCHO NATURAL MADERA EN CORTES ESPECIALES
FILIPINAS	PETROLEO ACIDO POLICARBOXILICO	REFACCIONES PARA RELOJES PRENDAS DE VESTIR ACEITES-FIJOS DE COCO
NICS COREA	PETROLEO ACIDO POLICARBOXILICO	ROPA Y TEJIDOS RECEPTORES DE T.V.
HONG KONG	MAQ. DE ESCRIBIR ELECTRICAS FIBRAS TEXTILES ARTIFICIALES BARRAS DE ACERO	CAMARAS FOTOGRAFICAS PRENDAS DE VESTIR DE PRENDAS VEGETALES

¹ FUENTE: Dirección General de Asuntos Hacendarios Internacionales, S.H.C.P.

SINGAPUR	MAQ. DE ESCRIBIR ELECTRICAS TUBOS DE HIERRO Y ACERO	CAUCHO NATURAL MAQ. PARA PROC.DE INFORMACION RECEPTORES DE T.V.
JAPON	ALGODON S/PEPITA PETROLEO SAL PLATA AFINADA	MATERIAL DE ENSAMBLE PARA AUTOMOVIL TURBO GENERADORES MAQ. PARA PROCESAM. DE INF. RECEPTORES Y TRANSM.DE RADIO Y T.V.
CHINA	ACIDO POLICARBOXILICO COBRE CONCENTRADO ABONOS QUIMICOS MECHAS Y CABLES DE ACETATO	ROPA FIBRA SINTETICA ARROZ PARAFINA MEZCLAS Y PREPS. P/FAB.DE PRODS.FAR. MAIZ FRIJOL

FLUJO COMERCIAL CON PAISES DE LA ASEAN */
(Miles de dólares)

Periodo	País	Monto Exportado	País	Monto Importado
1980-1985	Filipinas	33637.8	Indonesia	14401.0
	Tailandia	5727.8	Malasia	9460.3
	Indonesia	3504.8	Filipinas	5659.3
	Malasia	2255.8	Tailandia	3918.0
1986-1992	Tailandia	22660.0	Malasia	45624.9
	Indonesia	11483.3	Indonesia	41738.0
	Filipinas	4385.3	Tailandia	29470.1
	Malasia	4305.4	Filipinas	5659.3

RELACIONES COMERCIALES MEXICO-FILIPINAS
(Miles de Dólares U.S.)

AÑOS	EXPOR		IMPORT		SALDO		ESTRUCTURA	
	T	VAR.REL		VAR.REL	S	VAR.REL	EXPOR	IMPORT
							T	
1980	5660	--	5217	--	443	--	0.04	0.03
1981	88920	1471.02	2501	-52.06	86419	19407.67	0.00	0.07
1982	29350	-66.99	3929	57.10	25421	-70.58	0.14	0.03
1983	73295	149.73	19380	392.75	53935	112.17	0.33	0.21
1984	801	-98.91	1872	-90.33	-1071	-101.99	0.00	0.02
1985	3801	374.53	1077	-42.47	2724	-354.34	0.02	0.01
1986	4954	30.33	1197	11.14	3757	37.92	0.03	0.01
1987	4861	-1.88	1875	56.64	2986	-20.52	0.02	0.01
1988	3689	-24.11	2442	30.24	1247	-58.24	0.02	0.01
1989	7453	102.03	12269	402.42	-4816	-486.21	0.03	0.05
1990	2556	-65.71	6725	-45.19	-4169	-13.43	0.01	0.02
1991	3133	22.57	19414	188.68	-16281	290.53	0.01	0.05
1992	3911	24.83	29410	51.49	-25499	56.62	0.01	0.06

BIBLIOGRAFIA.-

- Aduarte, Diego, *Historia de la Provincia del Santo Rosario de la orden de los predicadores en Filipinas, Japón y China*. Madrid, Consejo Superior de Investigación Científica, Depto de Misionología Española, 1962-63, 2 vol.
- Agencia Geral do Ultramar, *Provincias ultramarinas portuguesas*. Lisboa, A.G.U., 3 tomos, 1960
- Albalá Carmén, *Nahuatlismos en las islas del Pacífico*. en *La presencia novohispana en el Pacífico insular*. México, Universidad Iberoamericana, 1990.
- Alcazar, José de, *Historia de los dominios españoles en Oceanía*. Manila, Atayde, 1895.
- Alcazar Molina, Cayetano, *Virreynatos del siglo XVIII*. 2da Edición, Barcelona, Salvat, 1959.
- Alegre, Fco. Javier S.J., *Provincia de la Cía de Jesús de Nueva España*. Vol IX tomo I (1566-1596), Roma, Institutum Historicum S.J. 1956, Biblioteca Instituti Historici S.J.
- Alvarez de Abreu, Antonio José, *Estracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*. Prol. Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, 2 vol.
- Amsler, Jean, *Historia Universal de las Exploraciones, El Renacimiento (1415 - 1600)*. Tomo 2, 3a ed., Madrid, Espasa-Calpe, 1989.
- Archivo de Indias, *Índice de documentos de Nueva España existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Tomo IV, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1931. Col. Monografías bibliográficas mexicanas No.12
- Archivo General de la Nación, *Guía del Ramo Filipinas*. México, Archivo General de la Nación, 1980. Col. Serie Guías y Catálogos No. 5.
- Arcila Farías, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. I. *Ideas económicas, comercio y régimen de libre comercio*. México, Secretaría de Educación Pública, 1974. Col. Sepsetentas., 2 vol.
- Armella de Aspe, Virginia; et al, *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*. México, Gobierno del Estado de Guerrero-Espejo de Obsidiana, 1992.
- Avila de Azevedo, Rafael, *A influencia da cultura portuguesa em Macau*. Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1984.
- Baccino Ponce de León, Napoleón. *Maluco. La novela de los descubridores*. La Habana, Casa de las Américas, 1989.
- Balbuena, Bernardo, *Grandeza Mexicana*. México, Porrúa, 1975.
- Barbosa Ramírez, Rene, *Estructura económica de Nueva España 1510-1810*. México, S.XXI, 1979.
- Barrón, Cristina; Rodríguez-Ponga, Rafael et al., *La presencia novohispana en el Pacífico insular, 1eras jornadas internacionales*. México, Universidad Iberoamericana, 1990
- Barrón, Cristina; et al., *La presencia novohispana en el Pacífico insular, 2das jornadas internacionales*. México, Universidad Iberoamericana, 1992.

- Bernabeu, Salvador. *El Pacífico ilustrado, del lago español a las grandes expediciones*. Madrid, MAPFRE, 1992. Colección Mar y América 4.
- Bernal, Rafael. *México en Filipinas: estudio de una transculturización*. México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1965. Serie Histórica N° 11.
- Bethell Leslie, et al., *Historia de América Latina colonial: economía*. Tomo III. Barcelona, Crítica-Cambridge University Press, 1990. Col. Historia de América Latina.
- Bitar Letayf, Marcelo. *Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias*. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976. Serie Historia del Comercio Exterior de México.
- Blair, Emma Helen, *The Philippine Islands, 1493-1803. Bibliographical data*. Cleveland. O., The A.H Clark Company, 1903-09. 55 Vol.
- Blumentritt, Ferdinand, *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII, XVIII, bosquejo histórico*. Trad. Enrique Ruppert, Madrid, Fortanet, 1882.
- Boersner, Demetrio, *Relaciones internacionales de América Latina, breve historia*. 4a ed., Caracas Venezuela, Nueva Sociedad, 1990.
- Bonilla, Juan de Dios, *Historia marítima de México*. México, Litorales, 1962.
- Bosch García, Carlos, *México frente al mar*. México, UNAM, 1981.
- Bradley, Anita, *Transpacific Relations of Latin America an Introductory Essay and Selected Bibliography*. New York, International Secretarial Institute of Pacific Relations, 1942.
- Bravo Ugarte, José, *Historia de México*. México, Jus, 1941, 3 Tomos.
- Bravo Ugarte, José, *Instituciones Políticas de la Nueva España*. México, Jus, 1968. Col. México Heróico 89.
- Brom, Juan, *Para comprender la historia*. 45a ed., México, Nuestro Tiempo, 1984.
- Cabrero, Leoncio, *Andrés de Urdaneta*. Madrid, Ed. Quorum, 1987. Col. Protagonistas de América. Historia 16.
- Canseco Manuel, *San Felipe de Jesús*. México, Antorcha, 1960.
- Clavijero, Francisco Javier, *Historia de la Antigua o Baja California*. México, Porrúa, 1975. Col. Sepan Cuantos 143.
- Comite del Año de Amistad México-Filipinas (ed), *Filipinas y México, colección de discursos y conferencias pronunciados en 1965*, Manila, 1965.
- Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho, navegando con la armada que su majestad mandó hazer en México*. Prol. Carlos Sanz, Madrid, Yagues, 1958.
- Corpuz, Onofre, *The Philippines*. Englewood Cliffs, New Jersey; Prentice Hall Inc., 1965, Col. The Modern Nations in Historical Perspective S-616.
- Cué Canovas, Agustín, *Historia social y económica de México 1521-1854*, México, Trillas, 1972.
- Cuevas, Mariano, *Monje y Marino, la vida y los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*. México, Galatea, 1943.

- Ch'en, Ching-Ho., *The Chinese Community in the Sixteenth Century in the Philippines*. Tokio. Center for East Asian Cultural Studies, 1968. East Asian Cultural Studies Series No. 12.
- Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos: S XVI, XVII, XVIII, estadísticas y atlas*. México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976.
- Chaunu, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des ibériques XVII, XVIII, XVIIIe Siècles*. París, SEVPEN, 1960.
- Chesnoff, Richard, *Philippines*. Pref. Ferdinand E. Marcos, Introd. Imelda Romualdez Marcos, 2a. ed., New York, Harry N. Abrams Inc., 1982.
- de Acosta, Joseph, *Historia natural y moral de las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1940.
- de Jarmy Chapa, Martha, *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. Tomo II El Mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*. Tlahuapan, Pue. México; Fontamara; 1988.
- de la Maza Francisco, *Catarina de San Juan*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990, Col. Cien de México.
- de la Torre Villar, Ernesto, *Album del 450 aniversario de las apariciones de Nuestra Señora de Guadalupe*. México, Buena Nueva, 1981.
- de la Torre Villar, Ernesto (comp), *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos. 2 tomos*, México, Porrúa, 1991, Biblioteca Porrúa 101.
- de la Torre Villar, Ernesto, et al, *La expansión hispanoamericana en Asia Siglos XVI Y XVII*. México, Fondo de Cultura Económica, 1980. Sección de Obras de Historia.
- del Río, Ignacio, *Guía del archivo franciscano*. México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, UNAM, 1979, Vol I.
- del Vas Mingo, Milagros, *Las capitulaciones de las Indias en el siglo XVI*. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1986.
- de Oliveira Marques, A.H., *Historia de Portugal*. México, Fondo Cultura Económica, 1983.
- de Tobar, Balthasar, *Compendio Bulario Indico*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1966.
- de Vivero, Rodrigo, *Relación del Japón*. Profr. Romero de Terreros, Manuel México, Secretaría de Educación Pública, 1934. Col. Anales del Museo Nacional de México.
- Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. 2a. ed., México, 1962, Porrúa.
- Díaz de Villegas, José, *Una embajada española a Siam en el siglo XVIII*. Madrid, Centro de Estudios Montañeses e Instituto de Estudios Africanos, 1952.
- Díaz Trechuelo Spinoza, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1965.
- Díaz de la Calle, Juan, *Memorial y noticias sacras y reales de las Indias Occidentales*. 2a ed., México, Bibliófilos Mexicanos, 1932.
- Difusora Internacional, *Anuario estadístico universal*, Madrid, D.I., 1992.

- Duche, Jean, *Las grandes rutas del comercio*. Barcelona, Noguer, 1971.
- Ekkehart, Krippendorf, *El sistema internacional como historia. el colonialismo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1985.
- Elhuyar, Fausto, *Indagaciones sobre la amonedación en Nueva España*. Madrid, 1818, Ed. Facsimilar, México, M.A. Porrúa, 1979.
- Escalada, Xavier, *Felipe de Jesús, México bravo y artista IV centenario 1597-1997*. México, Todo Color, 1991
- Estella Marcos, Margarita, *La escultura barroca de marfil en España*. Madrid, 2 vol. 1984.
- Estella Marcos, Margarita, *Marfiles hispano-filipinos en las colecciones particulares*. Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1972.
- Fernández, Pablo Fr.O.P., *Dominicos donde sale el sol. Historia de la provincia del Santísimo Rosario de Filipinas de la Orden de los Predicadores*. Barcelona, Talls.Rafs Yuste, 1958.
- Fernández de Folgueras y Fernández Flores, *Viva el Rey verdadero padre de la nación, viva la nación, viva la constitución...* Fotocopia del original de Manila, 1821.
- Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo, *Historia general y natural de las Indias*. Madrid, Atlas, 1959, 5 vol.
- Fernández Justino, *tomas de Suria y su viaje con Malaspina*. México, Minerva, 1940 (ca).
- Florescano, Enrique, *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina 1500-1975*. México, Fondo de Cultura Económica, 1979.
- Francés, José Ma., *México y Manila: Historia de dos ciudades (en el Cuarto Centenario de la llegada de Legazpi)*. México, Secretaría de Educación Pública, 1964.
- García Díaz, Tarsicio; Torales Pacheco, María Cristina et al., *Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*. Tomo 1, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior/Universidad Iberoamericana, 1985.
- García de los Arcos, Ma. Fernanda, *El traslado de novohispanos a Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII*. en Presencia Novohispana en el Pacífico Insular. México, Universidad Iberoamericana, 1990.
- García González, Antonio F, *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. Don Fray Juan de Arechederra y Tovar, Obispo de la Nueva Segovia*. Granada, España, Universidad de Granada, 1976.
- García Icazbalceta, Joaquín, *Colección de documentos para la historia de México*. Vol I, México, Antigua Librería, 1866.
- Gardiner, Clinton Harvey, *Primeras relaciones diplomáticas entre México y el Oriente*. México, Soc. Mexicana de Geografía y Estadística, 1950.
- Gayo Aragón, Jesús, *Ideas jurídico - teológicas de los religiosos de Filipinas en el siglo XVI sobre la conquista de las islas*. Manila, Ed. Universidad de Sto. Tomás, 1950.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento. El Pacífico*. Madrid, Alianza-Universidad-Quinto Centenario, 1989.

- González de Mendoza, Juan, *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reino de la China*. Ed. Facsimilar de la original de Roma 1585, Madrid, M Aguilar, (s.a.)
- Gorbea Trueba, José, *El fuerte de San Diego en Acapulco*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1981.
- Grajales, Gloria, *Guía de documentos para la historia de México en archivos ingleses (siglo XIX)*. México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas UNAM, 1969, Serie Guías I.
- Guice C. Norma, *The Consulado in New Spain*. Los Angeles, 1950.
- Hale John, *La edad de la exploración*. Time Life, Washington, 1980.
- Hall, DGE, *A History of South-East Asia*. 4a. ed., New York, St. Martins Press, 1981.
- Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1984, Sección de Obras de Economía.
- Hanke, Lewis, *Cuerpo de documentos del S. XVI sobre los derechos de España en las Indias y Filipinas*. Prol. Millares Carlos, Agustín, México, Fondo de Cultura Económica, 1943.
- Historia Da Guiné e Ilhas de Cabo Verde*. Porto Portugal, Afrontamiento, 1974.
183 pp.
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística, *Diccionario de nombres Geográficos*. México, INEGI, 1986.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia, *El Galeón de Acapulco*. México, INAH, 1988.
- Knauth, Lothar, *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo Hispánico, 1542 - 1639*. México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1972., Serie historia general # 8.
- Knauth, Lothar, *La modernidad del Japón*. México, Facultad de Filosofía UNAM, 1980.
- Konetzke, Richard, *América Latina II. La época colonial*. México, Harla, 1993
- Kuoichi Oizumi Akasaka, José, *Japón-México intercambio comercial y diplomático entre Japón y Nueva España*. México, Letras, 1971.
- Laclau, Ernesto, *Feudalismo y capitalismo en América Latina*. Bogotá, Oveja Negra, 1979.
- Lerdo de Tejada, Miguel, *Comercio exterior de México desde la conquista hasta hoy*. Ed. Facsimilar, México, 1853, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967.
- Library of the Congress, *Bibliography of the Philippine Islands*. Washington, Government Printing Office, 1903.
- Lope y Vergara, Félix, *Diccionario alfabético legislativo del comercio de Filipinas y Nueva España*. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, 1981, Serie A. Fuentes N° 2.
- López Gallo, Manuel, *Economía y política en la historia de México*. México, El caballito, 1965.
- López Rosado, Diego G., *Historia y pensamiento económico de México*. Tomo IV. México, UNAM, 1971.
- López Rosado, Diego, *Bibliografía de historia económica y social de México*. México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas UNAM, 1979, 8 vol.

- Martín de la Cámara, Eduardo, *Parnaso Filipino; antología de poetas del archipiélago magallánico*. Prol y comp. Eduardo Martín, Barcelona, Maucci, 1922.
- Mason, VanWyck, *The Manila Galleon*. Boston, Little Brown, 1961.
- Mathes, W. Michel, *California I. Documentos para historia de la demarcación comercial de California 1583-1632*. Madrid, Porrúa Turanzas, 1965, Colección Chimalistac de Libros y Documentos acerca de la Nueva España # 23, 2 vol.
- Mathes, Michael W, *Sebastián Vizcaino y la expansión española en el Océano Pacífico 1580-1630*. Trad. Ignacio del Río, México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1973, Col. Serie Historia Novohispana 23.
- Martínez del Río de REdo, Marita, *La piratería en el Pacífico en El Galeón de Acapulco*. México, INAH, 1988.
- Meade de Angulo, Mercedes, *Un gobernador de Tlaxcala en Filipinas. en Presencia novohispana en el Pacífico insular*. México, Universidad Iberoamericana, 1990.
- Montero y Vidal, José, *El archipiélago filipino y las Islas Marianas, Carolinas y Palaos; su historia, geografía y estadística*. Madrid, Ed. Manuel Tello, 1886.
- Montero y Vidal, José, *Historia general de Filipinas*. Madrid, ed. Viuda e hijos de Tello, 1887-95, 3 vols.
- Morga, Antonio de, *Sucesos de Las Islas Filipinas*. Anot. José Rizal, Pról. Fernando Blumentritt. Manila, Comisión Nacional del Centenario de José Rizal, 1961.
- Muro Romero, Fernando, *Las presidencias - gobernaciones en Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1975.
- Muro, Luis, *La Expedición Legazpi - Urdaneta a las Filipinas 1557 - 1564*. México, SEP, 1975, Col. Sep-setentas No.179.
- Novo, Salvador, *México*. Barcelona, Destino, 1968.
- Nueva Geografía*, México (?), 1825 (ca).
- Núñez Ortega, Angel, *Noticia histórica de las relaciones políticas y, comerciales entre México y Japón durante el siglo XVIII*. 2a ed., México, Porrúa, 1971.
- Ortiz Armengol, Pedro, *Intramuros de Manila, de 1571, hasta su destrucción en 1945*. Madrid, Cultura Hispánica, 1958.
- Ortiz Wadgymar, Arturo, *Introducción al comercio exterior de México*. 3a ed., México, Nuestro Tiempo, 1992.
- Ota Mishima, Ma.Elena, *La misión Hasekura, un intento de firma de un convenio de comercio con México en la época colonial, 1610-1620. en Presencia Novohispana en el Pacífico Insular*. México, Universidad Iberoamericana, 1990.
- Ots Capdequí, José María, *El estado español en Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1976.
- Pajarón Parody, Concepción, *El Gobierno en Filipinas de Don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo 1717-1719*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1964.

- Pequeño Diccionario Larousse*, París, Larousse, 1964.
- Peres, Damiao, *Historia dos descubrimentos portugueses*. Lisboa, Vertente, 1982.
- Phelan John, Leddy, *The Hispanization of the Philippines Spanish Aims and Filipino Responses 1565-1700*. Madison Wis, University of Wisconsin Press, 1959.
- Piñar López, Blas, *Filipinas, país hispánico*. Madrid, Cultura Hispánica, 1957.
- Prieto, Carlos, *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid, Alianza Editorial, 1975, Col. El libro de bolsillo No. 588.
- Real Academia de la Lengua, *Diccionario de la lengua española*. Madrid, 1988.
- Rodríguez Bahena, Ma Luisa, *Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, en el Siglo XVIII*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966
- Rodríguez García, Vicente, *El gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre Ayala, en las islas Filipinas, 1739 - 1745*. Granada España, Universidad de Granada, 1976.
- Rodríguez Ponga, Rafael, *Lengua y cultura en las islas Marianas. Rasgos novohispanos en Presencia novohispana en el Pacífico*. México, Universidad Iberoamericana, 1990.
- Romero y Perez, Evaristo, *Filipinas; Bases de colonización, apuntes*. Manila, Sta. Cruz, 1887.
- Rubio Mañe, Jorge Ignacio, *Introducción al estudio de los virreyes de la Nueva España. 1535 - 1746*. México, UNAM, 1955., 3 vol.
- Rubio Merino, Pedro, *Don Diego Camacho y Avila, Arzobispo de Manila y de Guadalajara de México. (1695-1712)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos Ayuntamiento de Badajoz, 1958.
- Sánchez Navarro de Pintado, Beatriz, *Marfiles Cristianos de Oriente en México*. México, Fomento Cultural Banamex A.C., 1985.
- Santiago Cruz, Francisco, *La nao de la China*. 2a. Edición, México, Jus, 1989.
- Santiago Cruz, Francisco, *Fronteras con Rusia*. México, Jus, 1967, Col. México Heróico #70.
- Santiago Cruz, Francisco, *Relaciones diplomáticas entre la Nueva España y Japón*. México, Jus, 1964, Col. México Heróico #32.
- Sanz, Carlos, *Mapas antiguos del mundo, S.XV-SXVI*. Madrid, Bibliotheca América Vetustissima, 1961.
- Sanz y Díaz, José, *López de Legazpi, Alcalde Mayor de México, Conquistador de Filipinas*. México, Jus, 1967, Col. México Heróico No. 65.
- Sastrón, Manuel, *Colonización de Filipinas; Inmigración peninsular*. Manila, Asilo de Huérfanos, 1897.
- Scheldnagel, Manuel, *Las colonias españolas en Asia: Islas Filipinas*. Madrid, Ed. Pacheco y Pinto, 1880.
- Schurz William Lyle, *The Manila Galleon*. New York, E.P Dutton & Co. Inc., 1959.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Guía del Archivo Histórico de Hacienda, Siglos XVI-XIX*. México, Talleres de Impresión de estampillas y valores, 1940.

- Secretaría de Relaciones Exteriores, *Índice de documentos de la Nueva España existentes en el Archivo de indias de Sevilla*. México, Tomo IV.
- Shaler, William, *Diario de un viaje de China y la costa noroeste de América efectuado en 1804*. México, Universidad Iberoamericana-Comisión Puebla V Centenario, 1990.
- Sharp, Andrew, *Adventurous Armada; The story of Legazpi's expedition*. Christchurch New Zeland, Whitcombe & Tombs, 1961.
- Soberanes Fernández, José Luis, *Los tribunales de la Nueva España*. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, 1980., Col. Serie J. Enseñanza del Derecho #4.
- Soler Alonso, Pedro, *Virreyes de la Nueva España*. México, SEP, 1945, Biblienciclopedia Popular No. 63.
- Solórzano, Bejar y Padilla, Fco, *Collima, la conquista de Filipinas, el Puerto de La Navidad, una pasión collimense*. México, Soc. Mex. de Geografía y Estadística, 1964.
- Steinberg, David Joel, *The Philippines*. San Francisco, Westview Press, 1994.
- Sucre Reyes, José, *Impacto económico y social del descubrimiento de América*. Caracas, Biosfera, (s.a.).
- Tardiff, Guillermo, *Historia general del comercio exterior mexicano*. Tomo I, México, Panamericana, 1968.
- Teixeira, Manuel, *Macau, através dos séculos*. Macao, Imprensa Nacional, 1977.
- Thomazi, Augusto, *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. San Lorenzo de el Escorial, España; Swan, Avantos & Hakeldama; 1985.
- Trueba, Alfonso, *La Conquista de Filipinas*. 2a. ed., México, Jus, 1959, Col.Figuras y episodios de la historia de México No. 19.
- Valdés Lakowsky, Vera, *De las minas al mar, historia de la plata mexicana en Asia 1565-1834*. México, Fondo de Cultura Económica, 1987.
- Vincens Vives, J., *Atlas de Historia Universal*. 14a. ed., Barcelona, Teide S.A., 1978.
- Weckman, Luis, *Bulas alejandrinas de 1493 y la teoría política del papado, estudio de la supremacía papal sobre las islas 1091 - 1493*. México, UNAM Instituto de Historia, 1949.
- Wickberg, Edgar, *The Chinese in Philippine Life 1850-1858*. New Haven, Yale University Press, 1965.
- Yuste, Carmen (comp), *Comerciantes mexicanos en el Siglo XVIII*. México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 1991, Serie Historia Novohispana N° 45.
- Zaide, Gregorio, *The Philippines and the Panamerican World*. Manila, Philippines, 1959.
- Zaldivar Sergio, Ruiz Gomar et. al., *Catedral de México, Patrimonio Artístico Cultural*. México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, 1986.
- Zavala, Silvio, *La Partición del Mundo en 1493*. México, El Colegio Nacional, 1971.
- Zavala, Silvio, *El mundo americano en la época colonial*. México, Porrúa, 2 vol., 2a.ed., 1990.

HEMEROGRAFIA.-

- Barreto, Luis Felipe et. al. "Camoens y los descubrimientos portugueses." *El Correo de la UNESCO*, París, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Año XLII, abril 1989.
- Calderón Quijano, José Antonio, "Las fortificaciones en América durante la Edad Moderna", *Buenavista de Indias*, Sevilla. Vol. 1, No.3, junio 1992 pp 6-24
- Carballo Manuel, Maquivar Consuelo et al, "El Galeón de Acapulco, 250 años de comercio con Asia". *Artes de México*, México D.F., Edición conmemorativa 1977.
- Comissao Nacional para as Comemoracoes dos Descobrimientos Portugueses "Portugal e o mar". *Oceanos*, Lisboa, abril 1992
- Cortes Claro, "Valiosas reliquias son sacadas de un galeón español hundido hace 400 años", *Excelsior*, México, mayo 1993.
- de la Serna Alfonso, "La ruta del Pacífico". *El Correo de la UNESCO*, París, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia, y la Cultura. Año XLV, mayo 1992, pp.29-32.
- Díaz-Trechuelo, Ma. de Lourdes, "Marfiles hispano-filipinos". *Buenavista de Indias*, Sevilla, Vol. 1, No. 4, Julio 1992, pp. 60-79.
- Duque, Aquilino, "La nao de China". *La Plaza, El Economista*, México, Año 1, No.45, octubre 1993.
- EFE, "Nueva sede en Manila del Instituto Cervantes". *Excelsior*, México. 7 mayo 1993.
- Goddio, Franck, "An account of adventure, deceit and intrigue. The San Diego", *National Geographic*, Washington, D.C. National Geographic Society, Vol. 186, No.1, julio 1994, pp. 34-57
- Klor de Alva, Jorge J., "Imagen de los japoneses en el pensamiento de los misioneros. Un estudio comparativo de sus efectos en los intentos proselitistas en Japón y la Nueva España", *Estudios de Asia y Africa*, México D.F. Colegio de México, Vol. XVIII, Enero - Marzo 1983, pp 1-14.
- Knud, Lundbaek, "Una gramática china del siglo XVIII en español" *Estudios de Africa y Asia*. México, Colegio de México. Vol XI 1976, pp. 325-337
- Matus Macario, " Pintura con grana cochinilla", *El Buho, suplemento cultural*. México, Excelsior, 1992.
- Mathers, William, "Nuestra Señora de la Concepción", *National Geographic*, Washington, D.C. National Geographic Society, Vol.178, Sep.1990, N°3.
- Severy, Marie, "Portugal's Sea Road to the East", *National Geographic*, Washington, D.C, National Geographic Society, Vol.182, No.5, noviembre 1992, pp.56-93
- Torres, Viviano, "Navíos de la Carrera de Indias", *Buenavista de Indias* Sevilla No.4, julio 1992, pp.42-59

Washburn, Wilcomb, "El nuevo mundo de la cartografía", *El Correo de la UNESCO*, París, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia, y la Cultura, Año XLV, mayo 1992, pp.14-18

The Track of the Manila Galleons., National Geographic, Washington D.C.
Vol. 178, Sep. 1990. N°3.

Vignettes of Philippines-Marianas, Colonial History... Anot. Domingo Abella, Manila, Philippines, 1962.