

EL GALEÓN DE MANILA: 250 AÑOS DE INTERCAMBIOS

Carlos Martínez Shaw

Universidad Nacional Educación a Distancia. Madrid

Resumen: El Galeón de Manila fue una línea regular de intercambios que unió a México con Filipinas desde el último tercio del siglo XVI hasta los primeros años del siglo XIX (1565-1815), aunque la ruta continuó en funcionamiento después del regreso de la última embarcación (el *Magallanes*), a través de una serie de barcos menores que prolongaron el tráfico entre Manila y Acapulco hasta la independencia americana. Por otra parte, la creación de la Real Compañía de Filipinas (1785) amplió los intercambios entre el archipiélago y América (especialmente, con Perú, a través del puerto del Callao de Lima), incluyendo por primera vez también a España, en las mismas fechas, de modo que el sistema comercial español del Pacífico no se clausuraría hasta 1820.

Palabras clave: Galeón de Manila, El sistema comercial español del Pacífico, Siglos XVI-XIX.

Abstract: The Manila Galleon was a regular trade line between Mexico and the Philippines that run from the last third of the 16th century until the first years of the 19th century (1565-1815), although the route lasted even after the return of the last ship (the *Magallanes*), by means of a series of minor vessels that extended the traffic between Manila and Acapulco until American independence. On the other hand, the creation of the *Real Compañía de Filipinas* enlarged these exchanges between the islands and America (especially with Peru, through El Callao, the port of Lima), including also Spain for the first time, in the same dates, so the Spanish commercial system in the Pacific did not bring to a close till 1820.

Key words: Manila Galleon, Spanish commercial system in the Pacific, 16th-19th centuries.

EL Galeón de Manila designa, no solo a un barco concreto, sino sobre todo a la ruta recorrida incesantemente durante más de dos siglos por muchos galeones de Manila. De este modo, viene a significar una línea regular de intercambios (comerciales sin duda, pero también culturales y, más ampliamente, espirituales) que unió a México con Filipinas desde el último tercio del siglo XVI hasta los primeros años del siglo XIX (1565-1815). Ahora bien, si Manila y Acapulco son las dos terminales de esa ruta, hay que contar también con sus prolongaciones: una que desde Acapulco lleva a México, a Veracruz y, finalmente, a Sevilla, y otra que desde Manila lleva a China, en primer lugar, pero también a Japón, Formosa, las Molucas, Camboya, Siam, Vietnam y, más allá, hasta las lejanas tierras de la India, Ceilán y Persia.¹

¹ Como introducción a la historia del Galeón de Manila, pueden consultarse, entre otras obras, William Lytle Schurz, *El Galeón de Manila*, Madrid, 1992 (ed. original inglesa: *The*

El continente americano, como es bien sabido, no sirvió de barrera a la expansión española del siglo XVI. El descubrimiento en 1513 por Vasco Núñez de Balboa del Mar del Sur inició el ciclo de exploraciones que hizo del océano Pacífico un lago español en el siglo XVI. La navegación en aquellas aguas tuvo diversos objetivos, como fueron, por este orden, la instalación de una base en las islas Molucas, el establecimiento de una plataforma frente a las tierras de Asia y en particular China (las islas Filipinas) y la demanda de la *Terra Australis*, que llevó a los exploradores españoles hasta las islas Salomón, las islas Marquesas, la Australia del Espíritu Santo (Vanuatu) y el estrecho de Torres entre Nueva Guinea y Australia. Finalmente, Carlos V renunció a las Molucas en 1529 y Felipe III renunció a proseguir la demanda de la tierra austral en 1607, con lo que la principal adquisición fue el archipiélago de las Filipinas, que permitió a España abrirse camino hacia los vecinos reinos asiáticos.²

No obstante, y como se acaba de indicar en el breve párrafo introductorio, hay que hacer un breve inciso para advertir que Manila fue para España no solo la terminal de la Carrera de Acapulco, sino también una plataforma situada entre las costas occidentales de América y las costas orientales de Asia, un trampolín para impulsar los contactos con los vecinos estados asiáticos y, en sentido opuesto, para proceder a la colonización de Micronesia. En el primer caso, Manila se proyectó necesariamente más allá, hacia China, Japón y el estado independiente de Ryu Kyu, Siam, Camboya, los diversos reinos de Vietnam, Formosa, Malasia, Indonesia (las Molucas, sobre todo) y, muy tangencialmente, Corea, Laos o Birmania. En el segundo caso, la incorporación de las islas Marianas se operó a partir de la misión dirigida por los jesuitas (1668), mientras las Carolinas entraban en la órbita hispana a partir de la llegada al grupo de las Palaos de Francisco Lezcano

Manila Galleon. Spanish Trade with the Philippines, Nueva York, 1939); Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *El Galeón de Manila*, Madrid, 2003; y, más recientemente, Arturo Giráldez: *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Londres/Nueva York, 2015.

² Para una introducción a las exploraciones españolas en el Pacífico durante el siglo XVI, pueden consultarse, entre otros trabajos, los de Donald D. Brand, "Geographical Exploration by the Spaniards", en H. R. Friis (ed.), *The Pacific Basin: A History of its Geographical Exploration*, Nueva York, 1967, pp. 109-144; Amancio Landín Carrasco: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid, 1991; Carlos Martínez Shaw (ed.): *El Pacífico Español. De Magallanes a Malaspina*, Barcelona, 1992 (existe también una versión inglesa, 1992); Carlos Martínez Shaw, "La exploración española del Pacífico en los tiempos modernos"; en María Dolores Elizalde, Josep Maria Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico*, Madrid, 2001, t. I, pp. 3-25; y Oskar H. K Spate: *El Lago español*, Madrid 2008 (es la trad. española del primer tomo de la obra original en inglés: *The Pacific since Magellan (I. The Spanish Lake, II. Monopolists and Freebooters, III. Paradise Found and Lost)*, Canberra, 1979-1988.

(1686) y más tarde también con la instalación de los jesuitas (1710), iniciativas que pusieron los cimientos de una Micronesia española.³

Los contactos se expresaron a través del comercio, la diplomacia, la evangelización y la guerra. La primera fase expansiva se inició con el propio asentamiento hispano en Filipinas (1565), se manifestó en los sucesivos y fracasados esfuerzos de evangelización de China, en las dos embajadas enviadas a Siam a finales de siglo, en las tres expediciones militares a Camboya (1596-1603), en las intensas relaciones mantenidas con Japón en los años iniciales del siglo XVII (que culminaron con las dos famosas embajadas de la era Keichō a Madrid en la segunda década de la centuria) y en la defensa de las posiciones de Portugal durante el periodo de la unión de las dos Coronas (con la ocupación de Ternate y la sumisión de Tidore en 1606, la defensa de Macao frente a los holandeses en 1622 y la ocupación de la isla de Formosa entre 1626 y 1642), y se cerró con el abandono de las últimas posiciones decretado por el gobernador Sabiniano Manrique de Lara (1662), aunque un fuerte español pudo sostenerse en Siao, en el norte de las islas de Sulawesi, hasta 1677.⁴

El siglo XVII conoció una recuperación de la iniciativa imperial por parte de España. Por una parte, se reanudaron los contactos con el reino de Siam, mediante una nueva embajada llevada a cabo en 1718. Por otra, la expedi-

³ Para una introducción a las Filipinas, Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Madrid, 2000; y Marta M. Manchado López y Miguel Luque Talaván (eds.), *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las Islas Filipinas*, Córdoba, 2014. Para las Marianas, Alexandre Coello de la Rosa, *History of the Marianas by Fathers Luis de Morales S. J. and Charles Le Gobien, S. J.*, Mangilao (Guam), 2016 (hay versión española, Madrid, 2013), y *Jesuits at the Margins. Missions and Missionaries in the Marianas*, Londres/Nueva York, 2016. Para las Carolinas, María Dolores Elizalde Pérez-Grueso, *España en el Pacífico. La colonia de las Islas Carolinas (1885-1899)*, Madrid, 1992, y Patricio Hidalgo Nuchera (ed.): *Redescubrimiento de las Islas Palaos*, Madrid, 1993.

⁴ Para China, Manel Ollé, *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China ante el siglo XVI*, Wiesbaden, 2000, y Manel Ollé: *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acontillado, 2002. Para Siam, Florentino Rodao: *Espanoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*, Madrid, 1997. Para Camboya, la crónica de Gabriel de San Antonio, en *Relaciones de la Camboya y el Japón* (ed. de Roberto Ferrando), Madrid, 1988. Para Japón, Emilio Sola: *Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Alcalá, 1999. Para la Unión de las Coronas en Asia, Rafael Valladares Ramírez, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación*, Lovaina, 2002. Para la ocupación de las Molucas, la relación de Bartolomé Leonardo de Argensola, *Conquista de las Islas Malucas*, Madrid, 1992. Para Macao, Charles Ralph Boxer, *Estudos para a História de Macau, séculos XVI a XVIII*, Lisboa, 1991. Para la presencia española en Formosa, José Eugenio Boroa Mateo, *Spaniards in Taiwan*, vol. I: 1582-1641; vol. II: 1642-1682, Taipei, 2001-2002. Para la resistencia española en Sulawesi: Antonio C. Campo López: "La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII. Estudio del asentamiento español en el norte de Sulawesi ante la oposición local y la amenaza holandesa (1606-1662)", *Revista de Indias*, nº 269 (2017), pp. 51-80.

ción científica de Alejandro Malaspina visitó Macao a fines de la centuria (1792), y lo mismo hizo la llamada expedición filantrópica de la Vacuna, que procedió a la difusión de la vacuna antivariólica en Macao y Cantón (1805-1806). Finalmente, la Escuadra de Asia patrulló el área en torno a las Filipinas desde 1795 a 1803 con el fin de mantener alejada a la flota inglesa.⁵

En resumen, durante los tiempos modernos, funcionará toda una red de contactos y de intercambios (de muy distinta índole) con el entorno asiático que tendrá como epicentro la ciudad de Manila, “señora de muchos mares, capital de muchos archipiélagos y centro y depósito de Oriente”.

* * *

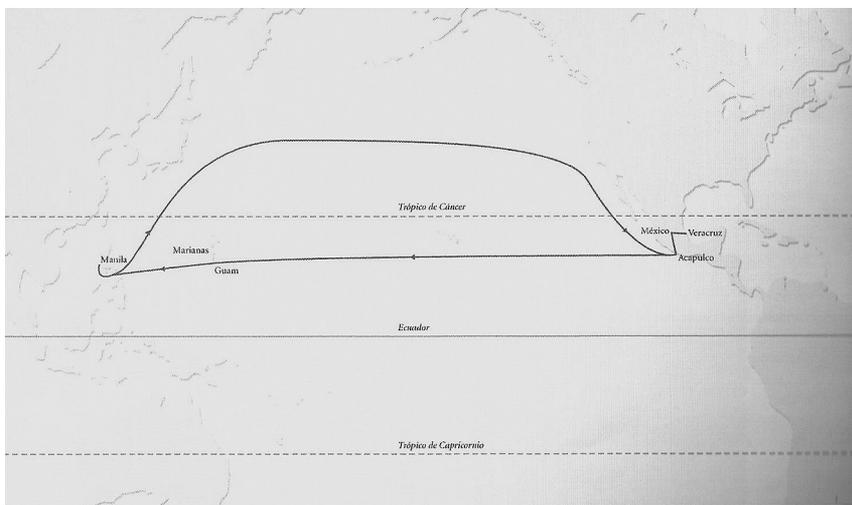
El tráfico entre Filipinas y México fue inaugurado en 1565 por el galeón *San Pedro*, que, llevando como capitán a Felipe de Salcedo y como piloto mayor a Andrés de Urdaneta, y con una tripulación de unos doscientos hombres, arribaría al puerto de Acapulco, que se convertiría desde entonces en la cabecera americana del Galeón de Manila, aunque todavía hasta 1640 hubo barcos que desde la capital filipina alcanzaron el puerto peruano del Callao, el puerto nicaragüense de Realejo o el puerto de Huatulco en el litoral mexicano.⁶

La línea alcanzó su regulación característica a partir de 1593, fecha en la que se estableció la navegación de dos barcos anuales, aunque la conveniencia de los mercaderes los reduciría pronto a uno solo, que embarcaba en Manila mercancías por un valor de 300.000 pesos y en Acapulco el doble en pesos fuertes, cantidades que irían incrementándose a lo largo de los años, hasta alcanzar en 1769 la cifra de 750.000 pesos en mercancías y

⁵ Para Siam, José Díaz de Villegas y Bustamante, *Una embajada española a Siam a principios del siglo XVIII*, Madrid, 1967. Para la expedición Malaspina, Ricardo Cerezo (ed.), *Diario general del viaje por Alejandro Malaspina*, Madrid, 1990; Museo Naval, *La Expedición Malaspina (1789-1794)*, varios vols., Madrid, 1987 y siguientes; Mercedes Palau (comp.), *La Expedición Malaspina (1789-1794)*, Madrid, 1984. Para la expedición de la Vacuna, Susana Ramírez Martín, *La salud del Imperio. La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna*, Madrid, 2002. Para la Escuadra de Asia, Antonio Laborda, *Viaje alrededor del Globo realizado por la Escuadra al mando de D. Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas, 1795-1803*, Madrid, 2005, y sobre todo, Rafael Lastres Pardo, *La Escuadra de Asia, 1795-1803* (tesis de licenciatura inédita), Madrid 2007.

⁶ Para el tornaviaje, Susana Truchuelo García (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordizia (Guipúzcoa), 2009. Además, Woodrow Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, 1954; Fernando Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, 1992; Luis Alonso Álvarez, “La política de Legazpi y su proyección: la formación del proyecto español en las Islas Filipinas, 1565-1593”, en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, Madrid, 2004, t. I, pp. 437-462, y Han Qi: “La influencia del Galeón de Manila sobre la dinastía Ming”, en Carles Brasó Broggi (coord.), *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*, Shanghai, 2013, pp. 67-104.

1.500.000 pesos en contrapartida. El galeón partía de Cavite, el puerto vecino de Manila en la desembocadura del Pasig, en el mes de julio, para aprovechar el monzón de verano, siguiendo la corriente marina de Kuro Siwo desde que llegaba a la altura de Japón y hasta las costas de California, llegando a Acapulco en diciembre (entre Navidad y Año Nuevo por lo regular), momento a partir del cual tenía lugar la descarga y se celebraba la feria anual, con concurso de mercaderes de México, pero también de Puebla, de Oaxaca y de otras poblaciones vecinas, bajo la supervisión del alcalde mayor y el castellano del fuerte de San Diego, levantado en 1617. En el mes de marzo o, a más tardar, de abril, el galeón abandonaba Acapulco y tras tocar en las islas Marianas (Guam y, alguna vez, Rota) llegaba a Manila en julio, a tiempo de ver zarpar a su sucesor en la travesía.⁷



MAPA 1. LA RUTA DEL GALEÓN DE MANILA. ELABORACIÓN PROPIA

La consolidación de la ruta del Galeón, entre el puerto mexicano de Acapulco y la capital filipina de Manila, prolongó la ruta atlántica que desde Sevilla llegaba hasta Veracruz y desde Veracruz por tierra hasta México (por el Camino Viejo de los Virreyes) y desde allí hasta Acapulco, cabecera de la nao que había de cruzar el Océano Pacífico. De esta forma alcanzó re-

⁷ Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, 1984, más las síntesis de la misma autora: “Un océano de intercambios”, en Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw (eds.), *El Galeón de Manila*, pp. 139-150, y “El Galeón de Manila o Nao de China”, en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La ruta española a China*, Madrid, 2007, pp. 131-154.

lieve el llamado Camino de Asia, que estuvo vigente desde el último tercio del siglo XVI hasta las primeras décadas del siglo XIX. Las vicisitudes de la ruta las conocemos muy bien gracias a las distintas descripciones estudiadas con su rigor acostumbrado por Ramón María Serrera. El autor elige la descrita en el libro de viaje del italiano Francesco Gemelli Careri en 1697 (que no varía esencialmente de la reseñada en 1803 por Alejandro de Humboldt), apuntando escrupulosamente que el camino discurría por Acapulco, mesón de Dos Arroyos, albergue del Peregrino, paso del río Papagayo, venta del Cacahuatal, pueblo de Dos Caminos, Acahuizotla, trapiche de Mazatlán, pueblo de las Petaquillas, Chilpancingo, Zumpango, río de las Balsas, El Nopalillo, Pueblo Nuevo, pueblos de Amacusac, Ahuacutzingo, y Alpuyea, Cuernavaca, Tlaltenango, Huichilaque, San Agustín de las Cuevas y México. Sin embargo, esta retahíla no debe ocultar la decepcionante realidad gráficamente resumida por el investigador sevillano: “El tendido vial que unió México con Acapulco nunca estuvo durante los siglos XVII y XVIII a la altura del relevante papel de arteria comercial que le correspondió desempeñar. Hasta principios del XIX se mantuvo como camino de herradura, con múltiples obstáculos naturales (cauces de ríos, barrancas y abruptas pendientes) que dificultaban el transporte y encarecían el precio de las mercancías y a los que no se quiso o no se pudo poner remedio”.⁸



MAPA 2. EL CAMINO DE ASIA. (PLANO GEOGRÁFICO DEL REINO DE NUEVA ESPAÑA, CON LOS CAMINOS TERRESTRES A FINES DEL VIRREINATO. GONZALO LÓPEZ DE HARO, 1810. MADRID, MUSEO NAVAL).

⁸ Ramón Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, 1992, pp. 33-34.

Desde Acapulco, el Galeón de Manila emprendía viaje hasta Filipinas en los meses de primavera. La navegación fue, durante los dos siglos y medio de vigencia de la ruta, relativamente segura, aunque hubo, sin embargo, algunas épocas aciagas, como la década final del siglo XVII, cuando un barco naufragó a la altura de las Marianas, otro se incendió en alta mar y un tercero se precipitó contra las costas filipinas, del mismo modo que en otros momentos la ambición propició también algún desastre, como el naufragio en 1751 del galeón *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, un navío de espléndida fábrica que se hundió en el Pacífico a causa del exceso de carga. El peligro de los corsarios siempre existió, aunque las capturas fueron muy escasas. Así, en 1587 se produjo el primer ataque contra una de las naves del comercio transpacífico: el galeón *Santa Ana* no pudo resistir los tres asaltos consecutivos del barco corsario *Desire* del inglés Thomas Cavendish, que obtuvo su rendición, liberó a los prisioneros, se apoderó de un botín de 122.000 pesos en oro e incendió el barco, que finalmente pudo ser salvado gracias a la experiencia de Sebastián Vizcaíno y Sebastián Rodríguez Cermeño, que consiguieron conducirlo hasta Acapulco. Más tarde, en pleno conflicto de la guerra de Sucesión, en 1704, William Dampier, al mando del *Saint George*, atacó el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, que dotado de superior artillería que su rival consiguió poner en fuga al navío atacante. Por el contrario, en 1708, las naves *Duke* y *Duchess*, al mando de Woodes Rogers (y contando con Dampier a bordo) atacaron el galeón *Nuestra Señora de la Encarnación*, al que conseguirán capturar y posteriormente conducir a Inglaterra con un botín de dos millones de pesos fuertes. En cambio, al año siguiente, el ataque por los mismos navíos a un segundo galeón, el *Nuestra Señora de Begoña*, se saldó con una encarnizada resistencia española a dos ataques consecutivos y la arribada sin mayores consecuencias al puerto de Acapulco. Finalmente, en este capítulo el mayor impacto fue el causado por el apresamiento en 1743 del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* por el almirante inglés George Anson, aunque el máximo atentado a la ruta fue la ocupación inglesa de Manila desde 1762 hasta 1764, que llevó aparejada la captura del galeón *Santísima Trinidad*.⁹

El comercio de Manila estaba principalmente en manos de los mercaderes chinos (llamados corrientemente sangleyes), cuyos juncos llevaban a la capital filipina productos alimenticios (trigo y cebada, azúcar y frutos secos y del tiempo, sobre todo uvas y naranjas), pero especialmente las manufacturas procedentes de todo el mundo oriental. La negociación se hacía en el mercado abierto conocido como el Parián de los Sangleyes, adonde acudían los comerciantes españoles instalados con carácter permanente en Filipinas para negociar, mediante un complicado sistema intervenido oficialmente

⁹ Sobre los ataques de los corsarios ingleses, William Lytle Schurz, *El Galeón*, pp. 200-306.

llamado la *pancada*, la compra de los géneros que debían pasar a Acapulco, los precios de las mercancías y el volumen de los cargamentos que podían introducirse en la ciudad.¹⁰

Con el paso del tiempo, las contrataciones se zafaron del control de la *pancada* (sustituída por transacciones libres), del mismo modo que los comerciantes chinos hubieron de soportar la competencia de los mercaderes ingleses, moros, armenios y españoles interesados en esta contratación. En cualquier caso, igual que sucedía en Sevilla con los barcos de la Carrera de Indias, el Galeón era un monopolio de particulares y el buque (o espacio de carga de los navíos) había de repartirse exclusivamente (mediante la entrega de unas boletas donde se indicaba el número de piezas a embarcar por cada cargador) entre los españoles avecindados en Manila, que o bien viajaban junto a los productos que habían adquirido o bien consignaban a los sobre-cargos el cuidado y venta de los mismos una vez llegados a Nueva España.¹¹

Los intercambios se basaban esencialmente en las remesas de plata desde Acapulco a Manila, que se intercambiaban por toda una serie de productos asiáticos, muchos de ellos traídos por sampanes chinos, a los que se unieron en el transcurso del siglo XVIII los buques procedentes de los países europeos instalados en la región. Mientras la plata española llegada de Acapulco navegaba principalmente hasta las costas de China, los galeones que zarpaban de Manila llevaban sus bodegas cargadas de productos igualmente chinos (sederías y porcelanas en primer lugar), aunque también de objetos lacados japoneses, muebles y marfiles de la India portuguesa, tejidos de algodón de Bengala y especias (pimienta y clavo de las Molucas, canela de Ceilán), además de algunos géneros típicos de la producción filipina, que siempre representaron un reducido porcentaje en el total de la bodega.¹²

Así pues, ciñéndonos ahora a las exportaciones desde Manila a Nueva España, las bodegas del Galeón aparentaban ser verdaderas cuevas de Alí Babá, donde tenían cabida todas las maravillas de Asia. Entre otros muchos artículos, las remesas se componían en primer lugar de sedas chinas en todas sus variedades (bordadas, labradas y pintadas) y de prendas de seda en todas sus formas (colchas y cojines, batas y quimonos, casullas y dalmáticas). Otros objetos suntuarios chinos incluían las bellísimas porcelanas, tam-

¹⁰ Sobre la presencia china en Filipinas, Ching-Ho Ch'en, *The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines*, Tokio, 1968; Antonio García-Abásolo, "Relaciones entre españoles y chinos en Filipinas", en Leoncio Cabrero (coord.), *Legazpi*, pp. 231-250, y Juan Gil, *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*, Lisboa, 2011.

¹¹ Para una precisa visión general del sistema económico filipino, Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México/La Coruña, 2009.

¹² Para el comercio exterior de Filipinas, Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, 2016.

bién en todas sus formas (figuritas, botellas, tibores, peceras, vajillas completas) y en todas sus variedades (típica combinación de azul y blanco de la dinastía Ming, familias rosa y verde de la dinastía Qing). De Japón provenían sobre todo los biombos de múltiples hojas y delicada decoración, así como toda clase de objetos de laca negra para uso doméstico, como cajitas, bandejas, estuches, petacas, plumieres y escritorios. De más lejanas latitudes llegaban otras manufacturas, como los tejidos de algodón de la India, las alfombras de Persia o la canela de Ceilán. De las Molucas venían casi todas las demás especias, singularmente la pimienta, el clavo y la nuez moscada. Finalmente, Filipinas participaba en menor medida de los cargamentos del Galeón, aunque si durante el siglo XVI solo había contribuido con las apreciadas cadenas de oro, algunos tejidos de algodón (los lampones), las celebradas mantas de Ilocos y la canela de Mindanao, más adelante incorporarían los muebles fabricados con maderas locales (sillas, arcones) y las manufacturas introducidas por los chinos: las piezas de marfil (para usos devocionales y para usos más profanos, como las bolas de jugar al truco) o los tejidos de seda ya acabados en los talleres de Manila.¹³

Los cargamentos del Galeón de Manila se redistribuían primero por Nueva España, pero realmente se expandían por toda la América hispana. De Veracruz pasaban a La Habana, Caracas y Cartagena de Indias. Por el norte llegaban a la frontera septentrional mexicana, incluyendo Nuevo México, donde se han encontrado una buena cantidad de porcelana china destinada a los más diversos usos. Hacia el sur, los géneros orientales se encaminaban a Guatemala para bordear las costas del Pacífico, con escala en diversos puertos, como Panamá (y de ahí a Portobelo), Guayaquil (y de ahí a Quito), Paita, El Callao, Pisco, Arica, Coquimbo y Valparaíso. Desde El Callao entraban en Lima para distribuirse después por el interior, el Alto Perú (La Paz, Oruro, Potosí), Tucumán (Jujuy, Salta, Tucumán, La Rioja, Córdoba), desde donde se dirigían a Santiago de Chile y Mendoza y finalmente a Buenos Aires.¹⁴

Los productos asiáticos alcanzaban igualmente la metrópoli a través de México. A España llegaban, en efecto, las mismas piezas de seda, laca o cerámica, algunas encargadas expresamente, como las piezas de porcelana de “Compañía de Indias” para uso de funcionarios, de aristócratas o de la propia casa real (como denota la espléndida vajilla con el escudo de Felipe V). Y también llegaban materiales científicos, como libros, mapas o vistas de

¹³ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La plata española y los tesoros de la Nao de China”, en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *La ruta*, pp. 155-178.

¹⁴ Mariano Bonialian: *China en la América Colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, México, 2014. Un resumen de las rutas de los productos asiáticos a través de América, en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “Filipinas en la economía del Imperio español”, en Luis Gerardo Morales (ed.), *Tornaviaje. La Nao de China y el Barroco en México, 1565-1815*, Puebla (México), 2016, pp. 32-37.

aquellas lejanas tierras, como la carta de China que se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla. Sin olvidar los productos mexicanos de inspiración oriental, como eran los biombos de origen japonés fabricados en Nueva España, los enconchados, los maqueados michoacanos o la loza poblana de motivos orientales.¹⁵

Refiriéndonos ahora, en cambio, a las exportaciones desde Nueva España a Manila, y empleando una frase que ha hecho fortuna, el Galeón, en su ruta de Acapulco a Manila, transportaba esencialmente frailes y plata. Frailes para llevar a cabo la evangelización del archipiélago y plata en forma de objetos suntuarios (tanto religiosos como domésticos), pero sobre todo en forma de monedas para pagar los productos de China, de tal forma que los pesos españoles circularon profusamente en el Celeste Imperio, hasta el punto de que un historiador de nuestros días, Dennis Flynn, ha llegado a afirmar, sin duda con una punta de exageración, que las decisiones de los soberanos españoles dependieron en buena parte de la coyuntura en la China de los Ming. En cualquier caso, lo que sí es cierto es que la balanza comercial española con Filipinas era deficitaria, por lo que la compensación había de hacerse con plata, especialmente con plata mexicana, metal precioso para China, que lo necesitaba tanto para las transacciones del sector privado como para el funcionamiento de la hacienda pública y que, sin embargo, no disponía de yacimientos propios, por lo que hubo de acudir a las minas japonesas y a las remesas hispanoamericanas que llegaban a Manila.¹⁶

Hay que añadir que la plata española no solo se sintió atraída por el mercado de China, sino que dejó sentir escalonadamente su influjo tanto en el imperio mogol y en otros estados de la India (especialmente en la costa de Malabar, aunque también posteriormente en la costa de Coromandel y en el interior del continente), como en la Persia safaví y en el imperio otomano. No obstante el peso primordial de la plata, el cargamento del Galeón se completaba con algunos otros productos, como la grana de Oaxaca, el jabón de Puebla y el añil de Guatemala, y también con los envíos oficiales, que comprendían el “situado” o asignación para el mantenimiento de la colonia, el papel sellado y los naipes de cuenta de la Real Hacienda y los ar-

¹⁵ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Oriente en Palacio. Tesoros asiáticos en las colecciones reales españolas*, Madrid, 2003. Además, para algunos productos hay estudios individualizados, como son, entre otros muchos, los de Teresa Fernández Pereira, “La vajilla de Felipe V de la Compañía de Indias”, *Reales Sitios*, n° 116 (1993), pp. 25-32; Yayoi Kawamura, “Obras de laca del arte nambán en los monasterios de la Encarnación y de las Trinitarias de Madrid”, *Reales Sitios*, n° 147 (2001), pp. 2-12; Cinta Krahe, *Chinese Porcelain in Habsburg Spain*, Madrid, 2016; o Etsuko Miyata, *Portuguese intervention in the Manila galleon trade*, Oxford, 2018.

¹⁶ Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, “China and the Spanish Empire”, *Revista de Historia Económica*, n° 14/2 (1996), 309-338. Para la evolución de la moneda americana, María Teresa Muñoz Serrulla, *La moneda castellana en los reinos de Indias durante la Edad Moderna*, Madrid, 2015, y *La moneda de Indias, 1700-1810* (tesis doctoral inédita), Madrid, 2015.

títulos destinados a los Reales Almacenes, para uso de las autoridades y de las misiones, entre estos últimos desde cuadros e imágenes religiosas hasta vino para consagrar.¹⁷

La almendra, la clave de bóveda del Galeón de Manila, era, por tanto, la plata americana. La moneda española (especialmente el peso fuerte de ocho reales) servía ante todo en Manila para pagar los productos asiáticos reexpedidos a México, de forma que una buena parte de los reales de a ocho pasaba a manos de los sangleyes, es decir, a los comerciantes chinos que operaban en el Parián de Manila, los cuales a su vez actuaban como intermediarios de los numerosos juncos chinos que acudían a Filipinas. Otra ruta conducía la plata americana a manos de otros intermediarios, los mercaderes portugueses de Macao, que cuando no podían recibirla directamente de Portugal (a través del comercio de Sevilla o a través del contrabando vía Brasil), la obtenían a partir del comercio con las Filipinas españolas, legal o ilegal pero siempre activo. En ambos casos, el metal podía volver a viajar hacia otros destinos, singularmente a la India, a los países del Sudeste asiático y a las islas de las especias.¹⁸

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

¹⁷ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La era de la plata española en Extremo Oriente”, *Revista Española del Pacífico*, n° 17 (2004), pp. 33-53.

¹⁸ Charles Ralph Boxer: *The Great Ship from Amacón. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, 1959; Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*, París, 1960; Han-Sheng. Chuan, “The inflow of American silver into China from the late Ming to the mid-Ch’ing Period”, *Journal of the Institute of Chinese Studies of the Chinese University of Hongkong*, vol. 2 (1969), pp. 61-75; Artur Atzman: *The Bullion Flow between Europe and the East, 1000-1750*, Göteborg, 1981; Ward Barrett: “World Bullion Flow, 1450-1800”, en J. F. Richards (ed.): *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, N. C., 1983, pp. 224-255; John Jay Te Paske: “New World Silver, Castile and the Philippines, 1590-1800”, en J. F. Richards (ed.), *Precious Metals...*, pp. 425-445; Vera Valdés Lakowsky: *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, 1987; Dennis O. Flynn, *World Silver and Monetary History in the 16th and 17th Centuries*, Aldershot, 1996; y Josep Maria Fradera: “Plata americana, monedas indias”, *Gaceta Numismática*, n° 141 (2001), pp. 17-39.

manente fuente de aprovisionamiento para los Ming antes y después de la llegada a Extremo Oriente de la plata hispanoamericana.¹⁹

Por otra parte, el hambre de plata de China, al ofrecer a los comerciantes europeos la posibilidad de beneficiarse de la alta tasa del metal americano, contribuyó a fortalecer esta corriente, que se beneficiaba además de la deficitaria balanza comercial entre Europa y China, pues, en efecto, los mercaderes europeos que actuaban en la región demandaban esencialmente sederías, así como también porcelanas y otros objetos de gran calidad y alto precio, mientras apenas podían embarcar en sus países de origen géneros que suscitaban el interés de la Corte o de los particulares en el Imperio del Medio. En este caso era la avidez europea (e hispanoamericana) por obtener artículos de lujo chinos la que servía de palanca para la remisión de los reales de a ocho a la fosa argentífera de Extremo Oriente.²⁰

En realidad, la plata americana fue necesaria para todas las transacciones en el mundo asiático, por lo que dejó sentir escalonadamente su influjo, a partir de mediados del siglo XVI, también en el imperio otomano, en el imperio safaví y en los distintos estados de la India. De ahí que los comerciantes de las distintas compañías europeas de las Indias Orientales se vieran precisados a procurarse esta plata, bien en Europa, bien a través de la oferta de sus servicios comerciales, desarrollando para ello la práctica de los intercambios múltiples en los diversos mercados locales de Asia, según la fórmula llamada del *comercio de India en India* o, por los ingleses, *country trade*.²¹

* * *

¹⁹ Cf. Atsuchi Kobata, "The Production and Uses of Gold and Silver in Sixteenth and Seventeenth Century Japan", *Economic History Review*, t. XVIII, n° 2 (1965), pp. 245-266; Tetsuo Kamiki y Kozo Yamamura, "Silver mines and Sung coins. A monetary history of medieval and modern Japan in international perspective", en J. F. Richards (ed.): *Precious Metals...*, pp. 329-362. y Dennis O. Flynn, "Comparing the Tokugawa Shogunate with Hapsburg Spain: Two Silver-Based Empires in a Global Setting", en James D. Tracey (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge, 1991, pp. 332-359.

²⁰ William Atwell, "Ming China and the emergent World Economy, ca. 1470-1650", en Denis Twitchett y Frederic W. Mote (eds.), *The Cambridge History of China*, vol 8: *The Ming Dynasty, 1368-1644*, part 2, Cambridge, 1988, pp. 376-416; y Ramon H. Myers y Yeh-chien Wang, "Economic developments, 1644-1800", en Willard J. Peterson (ed.), *The Cambridge History of China*, vol. 9: *The Ch'ing Dynasty*, part 1, Cambridge, 2002, pp. 563-645. Vitorino Magalhães-Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1963-1965, t. I, pág. 465, llegó a calificar a China de "bomba de absorción de plata".

²¹ Anthony Reid: *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680. II. Expansion and Crisis*, New Haven, 1993, especialmente pp. 25-32. En relación con Filipinas, cf. Serafín Quiason, *English 'Country Trade' with the Philippines, 1644-1765*, Quezon City, 1966.

El sistema comercial del Galeón de Manila funcionó sin grandes novedades durante sus dos primeros siglos de vigencia, hasta el momento en que España quiso inaugurar una línea directa entre Cádiz y Manila que se sumara a la ruta tradicional que llevaba desde el archipiélago filipino hasta Acapulco. Sin entrar en el detalle de las diversas vicisitudes sufridas a lo largo de estos dos siglos de su vigencia, solo señalaremos que el Reglamento de 1702 modificó las pautas para el funcionamiento de la ruta entre Manila y Acapulco durante los dos primeros tercios del siglo XVIII. Así, se regularon de nuevo algunos supuestos, como la condición de los agentes en Manila, que hubieron de ser comerciantes “españoles filipinos”, (es decir vecinos asentados de forma permanente en la ciudad), militares destinados a Cavite o bien eclesiásticos seculares y regulares, entre todos los cuales se repartirían las boletas de carga, que además eran intransferibles, por lo que si algún beneficiario renunciaba lo que le correspondía se distribuía entre los demás. Del mismo modo, el cupo del tráfico se fijó en 300.000 pesos de mercancías a la ida y el doble en plata a la vuelta (cifra oficial habitualmente superada de modo fraudulento hasta llegar en ocasiones a los dos millones de pesos de retorno), se trató de distribuir las remesas en dos navíos (frente a la opinión de los mercaderes que, para reducir costes, preferían uno solo, lo que sería lo normal, pese al riesgo real de sobrecarga de las embarcaciones que implicaba) y se intentó exigir una inspección de los géneros en los almacenes reales, frente a la postura de los mercaderes que, sin duda para propiciar el negocio ilícito, preferían el viejo método de la entrega de facturas detalladas de los productos. El sistema funcionó así durante los siguientes sesenta años, con pocas rectificaciones reseñables, como la ampliación del monto, que subió en 1734 a los 500.000 pesos de mercancías a la ida y el doble en plata de retorno y que, como ya se dijo, en 1769 alcanzó la cifra de 750.000 pesos en géneros a la ida y el doble en plata a la vuelta.²²

Ahora bien, al mismo tiempo que se introducían estas reformas en la ruta tradicional entre las Filipinas y México, las autoridades españolas (y algunos destacados tratadistas) abogaron por el establecimiento de una relación directa entre la metrópoli, por un lado, y las islas Filipinas y el resto de Asia oriental, por otro, la cual se superpondría a la ruta indirecta del Galeón de Manila, que venía dejando en el virreinato de Nueva España la mayor parte de los productos asiáticos importados y en manos de sus comerciantes la mayor parte de los beneficios del tráfico. La primera condición para esta renovación del comercio de España con Filipinas y con el mundo

²² Carmen Yuste, “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, 2000, pp. 21-4; Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos: Comerciantes mexicanos en Manila*, México, 2007, y Mariano Bonifacio, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*, México, 2012.

asiático fue la declaración por parte de sus autoridades de su derecho a la navegación por la ruta del cabo de Buena Esperanza, cerrada a las embarcaciones hispanas desde la firma del tratado de Tordesillas en la lejana fecha de 1494. Denunciada por obsoleta esta restricción a la navegación española, el siguiente paso era poner en servicio la ruta directa hacia los dominios españoles del Pacífico y hacia el continente asiático en general, cosa que se produjo a partir de 1765.²³

De acuerdo con esta decisión, que quebraba una situación vigente durante más de doscientos setenta años, las autoridades hispanas procedieron a la organización de una serie de expediciones de índole estratégica y geográfica y al establecimiento de una comunicación directa entre la metrópoli y el archipiélago filipino. Así, la Secretaría de Marina e Indias patrocinó varias expediciones hidrográficas que utilizaron para alcanzar las Filipinas la ruta del cabo del Buena Esperanza, pero que al mismo tiempo debían llevar registros de mercancías embarcadas por el comercio de Cádiz. El primero de estos viajes fue encomendado a Juan de Caséns y Juan de Lángara (navío *Buen Consejo*, 1765-1767). Los siguientes viajes redondos fueron los del navío *Buen Consejo* por segunda vez (Juan de Caséns, 1768-1770), la fragata *Venus* (Manuel González de Guiral y Juan de Lángara, 1769-1770), la fragata *Astrea* (José de Córdoba, 1770-1771), la fragata *Palas* (Ignacio Mendizábal, 1771-1772), la fragata *Venus* por segunda vez (Juan de Lángara, 1771-1773), la fragata *Palas* por segunda vez (Gabriel de Alderete, 1773-1774), la fragata *Juno* (Juan de Araoz, 1774-1775), la fragata *Astrea* por segunda vez (Antonio de Albornoz, 1775-1776), la fragata *Venus* por tercera vez (Gabriel Guerra, 1775-1776), la fragata *Juno* por segunda vez (Pablo de Lasaña, 1776-1777), la fragata *Astrea* por tercera vez (Antonio Mesía de la Cerda, 1777-1779), la fragata *Juno* por tercera vez (Benito de Lira, 1778-1780) y la fragata *Asunción* (mandada por Juan Ruiz de Apodaca, 1784). En estos catorce viajes redondos (incluyendo el primero), participaron también un barco fletado en Manila, la fragata *Santa Rosa de Lima* (mandada por Juan de Lángara, que entró en Cádiz en agosto de 1780) y la urca *Santa Inés* (del piloto Francisco Reinoso), que salió de Cádiz en diciembre de 1777, acompañando a la *Astrea* en su tercera travesía a Filipinas.²⁴

²³ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII”, en Antonio Jiménez Estrella, Julián J. Lozano Navarro, Francisco Sánchez-Montes González y Margarita María Birriel Salcedo (eds.), *Construyendo Historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*. Granada, 2013, pp. 539-557.

²⁴ Francisco Mallari, “The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787”, *Philippine Studies*, vol. 37, n.º 4, pp. 412-439; Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, 2014, pp. 331-371, y “La Armada en Filipinas (1765-1784)”, en Instituto de Historia y Cultura Naval, *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, 2014, pp. 93-116.

Limitándonos a la vertiente comercial, los mercaderes gaditanos, aunque lo hicieron con precaución, respondieron a la llamada y embarcaron una mínima cantidad de productos con destino a las Filipinas (un poco de vino, aguardiente y aceite y algunos quintales de hierro) y, sobre todo, recibieron unas más amplias remesas de géneros asiáticos, entre los que destacan los tejidos de algodón, los tejidos de seda, seda en todas sus variedades (lanquín, rama, mazo, quiña, torcida, floja y pelo), especias (canela, pimienta), palo sibucao y objetos de porcelana.²⁵

Ahora bien, si la ruptura de la exclusiva de la ruta del Galeón de Manila y la potenciación de una ruta alternativa justificaban sobradamente la hostilidad de los mercaderes filipinos, esta primera aventura del comercio directo no hizo más que aceptar y, de alguna forma, ratificar un sistema comercial basado en la venta en exclusiva de mercancías asiáticas, especialmente chinas, por parte de los comerciantes establecidos en la capital del archipiélago, de modo que Acapulco siguió siendo la incontestada terminal novohispana, mientras Cádiz apenas se estrenaba como una terminal metropolitana todavía en mantillas, por más que esta primera medida concreta de la voluntad de cambio que venía manifestándose desde algunas décadas atrás generase una más que lógica incertidumbre sobre el futuro.²⁶

Pronto se dio un segundo paso en la misma vía de la creación de una ruta directa entre España y las Filipinas. La primera licencia oficial para este tráfico fue otorgada en 1776 a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (Real Orden de 12 junio 1776). Se le concedía la facultad de registrar géneros en las naves de la Armada destinadas a Filipinas y, en el futuro, la de fletar sus propios barcos, así como la de instalar dos factores en Manila y Cantón. A partir de 1779 consta el embarque de géneros en el navío *San Francisco de Paula (a) Hércules* (propiedad de la compañía de Uztáriz y San Ginés) y la utilización para el tráfico con Manila de una nave propia, la fragata *Nuestra Señora de las Nieves*. Sin embargo, en 1785 se vio obligada a invertir trece millones de reales de vellón (unos 680.000 pesos) en la recién creada Real Compañía de Filipinas (de la que enseguida hablaremos), lo que debió lastrar su actividad independiente, aunque su presencia en Manila se prolongó hasta la lejana fecha de 1841.²⁷

²⁵ José Cosano Moyano, “El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)”, *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, n.º 102 (1981), pp. 183-220, y “Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, t. I, pp. 553-569.

²⁶ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico”, en Isabel Lobato y José María Oliva (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, 2013, pp. 325-380.

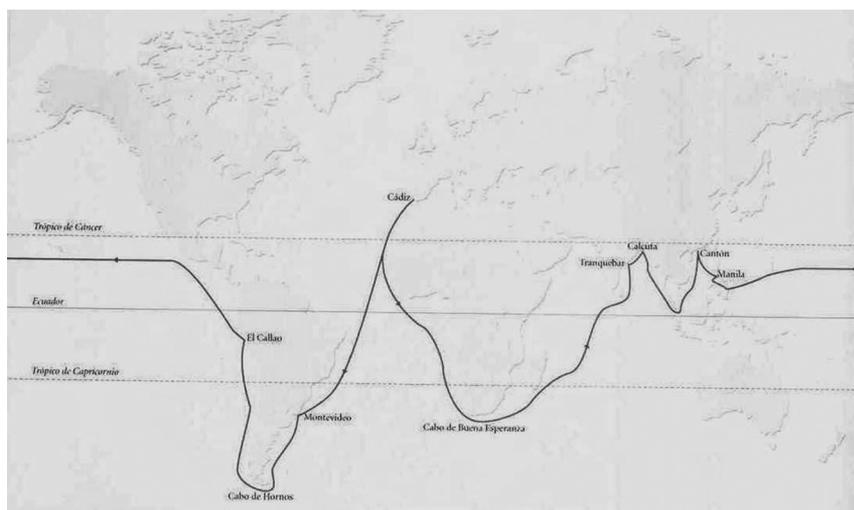
²⁷ Miguel Capella y Antonio Matilla Tascón, *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico*, Madrid, 1957; María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, “El comercio

En 1779 una nueva licencia para el comercio directo con Manila le fue concedida a la firma gaditana de Uztáriz y San Ginés, autorizada, por una Real Orden de 8 de marzo de aquel año, a remitir caudales, frutos y otros géneros desde Cádiz y a importar especias, sederías y telas de algodón desde Manila. A tal efecto, el mismo año zarpó por cuenta de la sociedad el ya citado navío *San Francisco de Paula (a) Hércules*, que al arribar a Manila se vio sorprendido por la declaración de la guerra de las Trece Colonias, por lo que optó por renunciar a su regreso a España y dedicarse a otro tipo de comercio, solicitando y obteniendo del gobernador, José Basco y Vargas, autorización para dirigirse a Cantón a adquirir productos chinos y después a Acapulco para venderlos, quebrando así el monopolio del Galeón de Manila sobre el comercio entre Asia y América. El navío arribó en 1781 con géneros de China a Acapulco, de donde zarpó con destino a los puertos de Guayaquil y El Callao, de donde volvió a partir en 1783 con dirección a Macao, de donde salió en 1784 de nuevo para Acapulco, llegando a San Blas, antes de emprender una nueva travesía con destino a Paíta y El Callao, donde entró al año siguiente. La aventura del *San Francisco de Paula (a) Hércules* no constituye así una mera anécdota, sino que tiene, ante todo, el valor de constituir una anticipación (aunque fuese por la vía excepcional de una autorización individualizada del gobernador del archipiélago frente al rechazo del Consulado de Manila) del sistema comercial que terminará estableciendo progresivamente la Real Compañía de Filipinas a partir de 1785.²⁸

La Real Compañía de Filipinas, según la Real Cédula de fundación promulgada el 10 de marzo de 1785, recibió la exclusiva del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia desde España y América del Sur, aunque con escala obligada en Manila. En cada una de las expediciones, la sociedad podía disponer de un total de 500.000 pesos fuertes para adquirir los géneros asiáticos necesarios para su giro, lo que significaba la continuidad de las estructuras del comercio hispano-asiático de intercambiar plata por productos orientales. La compañía podía navegar por la ruta del cabo de Hornos, con escala en Montevideo y El Callao, o por la ruta del cabo de Buena Esperanza, con escala en Isla de Francia y en Tranquebar (en la costa de Comandel) pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de lle-

de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Indias*, n° 93-94 (1963), pp. 463-485; José Miguel Medrano y Carlos Malamud, “Las actividades de los Cinco Gremios Mayores en el Perú. Apuntes preliminares”, *Revista de Indias*, n° 182-183 (1988), pp. 421-433, y Jorge Pinto Rodríguez, “Los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el Comercio Colonial en el siglo XVIII”, *Revista de Indias*, n° 192 (1991), pp. 293-326.

²⁸ Julián Ruiz Rivera, “La Casa Ustáriz, San Ginés y Compañía”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, 1976, pp. 183-199, y María Dolores Gil Herrero, *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en Cádiz del siglo XVIII*, Sevilla, 2013. Para la travesía del *Hércules*, de la misma autora, “El ‘Punto de Vista’ o la revisión de dos viajes”, *Revista Española del Pacífico*, n° 21-22 (2008-2009), pp. 89-132.



MAPA 3. LAS RUTAS DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS.
ELABORACIÓN PROPIA

gar a Manila, de donde debía volver siempre en derechura por la segunda ruta para evitar el tráfico desde Asia a América del Sur al margen de los registros del Galeón. Este tráfico directo desde las costas filipinas (o asiáticas en general) a las americanas será una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad que no se hará efectiva hasta más de diez años más tarde, en 1797, tras la utilización de una concesión excepcional debida al estallido de la guerra con Inglaterra, y de modo ordinario desde 1804, tras la promulgación de la Real Cédula de confirmación de privilegios de 12 de julio de 1803.²⁹

La travesía Cádiz-Manila fue inaugurada por la Real Compañía en el mes de septiembre de 1785 por medio de la fragata *Nuestra Señora de los Placeres*, que siguió la ruta del cabo de Hornos, mientras las fragatas *Nuestra Señora de las Nieves* y *El Aguila Imperial* navegaban en enero del año siguiente por la ruta del cabo de Buena Esperanza y alcanzaban las Filipinas en el mes de agosto. En Manila, el sistema de adquisición del cargamento de retorno ya se había puesto en funcionamiento: el suministro de las especias corría a cargo de la Compañía holandesa de las Indias Orientales (la VOC), el de los tejidos de la costa de Coromandel quedaba garantizado por un convenio con la Compañía inglesa de las Indias Orientales (la EIC), los géneros de China se contrataban directamente por un comisiona-

²⁹ María Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965. La mayor parte de las informaciones posteriores sobre la compañía proceden de esta obra fundamental.

do instalado en Cantón y las materias primas y los productos elaborados filipinos se obtenían a través de los cauces tradicionales.

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

La compañía no escatimó esfuerzos para ampliar sus concesiones, de tal modo que cinco años más tarde (por Real Orden de 23 agosto 1790) obtenía la supresión de la escala forzosa en Manila, es decir conseguía el comercio directo desde España con India y China, una autorización que sería ratificada por la ya citada cédula de confirmación de privilegios de 12 de julio de 1803. De estas dos nuevas líneas, la primera fue abierta de modo efectivo en 1796, con una accidentada travesía que llevó al primer comisionado en la India, Celedonio Latreita, embarcado a bordo de la fragatilla *Príncipe Fernando*, a Isla de Francia (desde donde expidió a Cádiz un cargamento de telas asiáticas, café y pimienta de Malabar), antes de arribar a la costa de Coromandel, primero a la colonia danesa de Tranquebar y después a la colonia inglesa de Madrás, y quedarse definitivamente instalado en Calcuta como factor de la Real Compañía. A partir de este momento adquirió regularidad, con distintas variantes, la línea Cádiz-Tranquebar-Calcuta, con expediciones en 1797 (navío *Columbus*), 1802 (fragata *Clive*), 1803 (fragata *Ifigenia* y fragata *Princesa de Asturias*, que no llegó a alcanzar su destino), 1804 (fragata *Princesa de Asturias*), 1815 (fragata *San José*), 1817 (fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso (a) La Esperanza*, que

fue apresada por dos buques corsarios) y 1818 (navío *San Julián*), hasta el punto de convertirse en una de las más frecuentadas y de las más remuneradoras de todas las rutas abiertas por la Compañía.³⁰

Del mismo modo, la Compañía de Filipinas abrió muy pronto una factoría permanente en Cantón que, junto con las de Manila y Calcuta (que también poseyó una sucursal en la costa de Coromandel desde 1818), compuso el cuadro de los establecimientos permanentes en Asia. La factoría sirvió preferentemente como oficina consignataria (no solo para los barcos de la compañía, sino también para otros), tanto a la hora de adquirir los productos chinos (té, sedas, porcelanas) destinados a Manila como a la hora de colocar en China los productos procedentes de Filipinas. Además de estas funciones, la factoría pudo servir para el comercio directo entre Cádiz y Cantón sin la mediación de Manila, pero, aunque la Real Orden de 23 de agosto de 1790 preveía también la apertura de China junto a la de la India, la ruta nunca funcionó, por más que Cantón prestara excelentes servicios a la relación directa entre Asia y América al margen del Galeón de Manila.

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

³⁰ Ramiro A. Flores Guzmán, *Un proyecto comercial borbónico a fines del siglo XVIII. La Real Compañía de Filipinas en el Perú, 1785-1820* (tesis de licenciatura inédita), Lima, 1998, y Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "Trade between Peru and Asia (1785-1820). An Approximation", en J. I. Martínez Ruiz (ed.), *A Global Trading Network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)*, Sevilla, 2018, pp. 253-314. Además, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "El tráfico ilegal entre Manila y El Callao: el caso del navío *Nuestra Señora Santa Ana*", en Fernando Andrés Robres, Mauro Hernández Benítez y Saúl Martínez Bermejo (eds.), *Mirando desde el puente. Estudios en homenaje al profesor James S. Amelang*, Madrid, 2019, pp. 425-439. La mayor parte de las informaciones sobre este tráfico proceden de estas obras.

arribando a Manila el 21 de mayo del mismo año. Desafortunada fue de nuevo la tercera travesía de este ciclo, la segunda expedición de la fragata *San Francisco Xavier (a) El Filipino*, que, después de haber zarpado con destino al Callao el 13 de julio de 1800, hizo arribada forzosa en San Blas en junio del año siguiente con un cargamento de géneros asiáticos, sin que sus condiciones de navegación le permitieran reemprender la ruta y mientras su capitán moría en Tepic. En 1803, la cédula de confirmación de privilegios ampliaría la concesión a todo tiempo, lo que permitiría el despacho de nuevos registros desde dicho año hasta 1816.³¹

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

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

En resumen, la Compañía de Filipinas, al margen del volumen y de los resultados económicos de sus transacciones comerciales, fue la principal responsable de la apertura de numerosas nuevas rutas para la navegación mercantil española en el Pacífico, como fueron las que unieron Cádiz con Manila (por el cabo de Hornos con escala en El Callao) y a Cádiz con Tranquebar, Calcuta, Cantón y Manila (por el cabo de Buena Esperanza), así como a Manila y Calcuta con El Callao y otros puertos sudamericanos. Muchas

³¹ La travesía del *Filipino*, en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "La fragata *San Francisco Javier (a) El Filipino*.y el comercio del Pacífico a fines del siglo XVIII", *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 65 (2018), pp. 1-18.

de estas rutas sufrieron el impacto de la independencia de América y aún hubieron de clausurarse (alguna de ellas, como la de Cantón a El Callao antes de haberse estrenado) por la misma razón, ocasionando la decadencia de la sociedad y su extinción definitiva por decreto de 6 de septiembre de 1834.

* * *

Mientras tanto, y en paralelo con la inauguración de la línea directa entre España y las Filipinas, se producía, en este último periodo de vigencia de la ruta del Galeón, la progresiva liberalización del comercio de Manila. Así, en 1785 se decretó la apertura parcial del puerto al comercio y a las marinas de Asia (a las “naciones propiamente asiáticas”). A partir de este año Manila empezó a recibir, al margen de los galeones de la Carrera de Acapulco y de los barcos de la Compañía de Filipinas, los barcos chinos y los barcos que, con pabellón de conveniencia (banderas indias de diversos estados, banderas de los sultanatos malayos o suluanos y bandera armenia), ocultaban el tráfico europeo, especialmente el británico, tanto de particulares como de su Compañía de las Indias Orientales. Del mismo modo, la marina española también alcanzaría desde Manila los puertos indios, al menos el de Madrás, desde donde consta la salida de varios barcos con destino a Filipinas entre 1785 y 1787: *San José*, *Minerva*, *San Luis*, *Princesa*, *Nuestra Señora de la Soledad*, de nuevo *Minerva*, de nuevo *San Luis* y *El Dorado*.³²

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

Simplificando los datos que poseemos para la entrada de barcos en Manila, podemos señalar una primera serie (1793-1794 y 1795-1799), que nos ofrece una cifra de 33 barcos españoles, 67 barcos asiáticos y 87 barcos europeos, es decir un total de 187 buques. La Aduana de Manila, por su parte, registra para los años 1795-1799 (cuatro anualidades según el sistema contable vigente) unas exportaciones de más de 3 millones de pesos y unas im-

³² Weng Eang Cheong, “Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)”, *The Journal of Southeast Asian History*, n° 2 (1970), pp. 1-9.

portaciones de casi 10 millones de pesos. Una segunda serie (1798-1801) nos señala la presencia de 6 barcos españoles, 33 barcos asiáticos y 54 barcos europeos (y estadounidenses). La Aduana registra unas exportaciones que (sin constancia de los géneros asiáticos salvo los filipinos) suman más de 1.450 pesos y unas importaciones que superan los 11.137 pesos en el conjunto de los tres años (ya que por razones contables el primer año empieza el 1 de junio y el último acaba el 31 de mayo).³³

El puerto de Manila aparece por tanto a fines del siglo XVIII y principios del XIX como un puerto comercial intercontinental. Así, mantiene relaciones directas con Europa a través de la Compañía de Filipinas, aunque la guerra haya bloqueado dicha vía en estos años y los barcos españoles se hayan debido sustituir, al amparo del comercio de neutrales, por buques europeos y estadounidenses. También con Hispanoamérica, por la doble vía del Galeón (que conduce a Acapulco) y de la Compañía de Filipinas, que además de utilizar los barcos de la Carrera de Acapulco para sus retornos, alcanza el puerto de El Callao en el sur del continente. El tráfico es igualmente intenso con los puertos asiáticos de China (Cantón y Macao), India (Coromandel y Bengala) y Java, más el sultanato moro de Joló, mediante los barcos extrajeros del *country trade*; y con los puertos más próximos de China (Nankín, Amoy y Quanzhou), más también Java y Joló, a través de las marinas locales (china y suluana) y, en menor medida, a través de algunos barcos nacionales. Y, si tomamos nota de los asientos registrados en la Aduana, aparece también como un centro exportador de consideración, pero sobre todo como un centro receptor de plata americana, en cantidades crecientes, para lo que basta comparar los diez millones escasos del primer periodo con los once millones largos de los tres últimos años considerados, es decir una media de 2,5 millones anuales contra una media de 3,7 millones al año.

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

³³ Carlos Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, 2007, pp. 52-64.

aduana del comercio de neutrales no reflejan los efectos asiáticos, con la salvedad de los filipinos, remitidos a América, con lo cual sus cifras son muy poco representativas) se acercan a los 4,8 millones de pesos, una cifra muy plausible que solo se queda ligeramente por detrás de las importaciones, lo que revela que la contabilización de las reexportaciones (1.100.000 a México y 530.000 al Perú) restablece el equilibrio de la balanza comercial dejando a salvo el beneficio obtenido del intercambio en los puertos americanos.³⁴

Ahora bien, la tarea más instructiva es la de cotejar todas las cifras anteriores con los datos que poseemos para 1817 y 1818 (especialmente completos para este último año), que reflejan el movimiento del comercio exterior de Manila cuando ya ha sido suprimido el Galeón. Pues bien, las exportaciones son, respectivamente de más de 1.436 pesos y de más de 1.205 pesos, mientras que las importaciones ascienden respectivamente a más de 3.157 pesos y a más de 3.125 pesos. En una palabra ambos ejercicios se mantienen en unos niveles solo ligeramente inferiores a los registrados para el periodo del comercio de neutrales y desde luego superiores a los de los años anteriores a la libertad de comercio del puerto de Manila, aunque muy por debajo de ese ejercicio estrella de 1809-1810. Dicho de otra manera, si consideramos solo las importaciones, los dos últimos años denotan ya la suspensión del comercio oficial del Galeón de Manila, pero siguen reflejando la continuidad de la ruta de Acapulco. Y lo mismo ocurre con los 55 barcos arribados al puerto de Manila, que superan siempre las entradas de buques de los años noventa. En una palabra, si el comercio de Manila parece haber alcanzado su máximo en torno al año 1810, el tráfico mantuvo un alto nivel de actividad mientras siguió siendo posible la transferencia de plata desde América, es decir, hasta la independencia de los dominios continentales españoles.³⁵

* * *

En diciembre de 1811, el galeón *Magallanes* encontró la plaza de Acapulco paralizada por la guerra y se dispuso a soportar la que habría de ser una larga estadía, ya que no volvería a zarpar hasta 1815, cumpliendo la última travesía desde el puerto novohispano hasta la capital de las Filipinas. Sin embargo, ni siquiera la suspensión oficial del Galeón de Manila (por decreto de las Cortes de Cádiz de 14 de septiembre de 1813, ratificado por un nuevo decreto de Fernando VII de 23 de abril de 1815) significó la muerte de la ruta, que siguió beneficiándose de la inercia de los siglos pa-

³⁴ Esteban Vivet, *Reseña estadística que de las islas Filipinas en 1845, año en que salí de ellas, hace el presbítero Esteban Vivet*, Barcelona, 1846, p. 21.

³⁵ Benito J. Legarda Jr., *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, 1999, p. 107.

sados, aprovechando las concesiones alternativas contenidas en dichos decretos, que autorizaban a barcos particulares a ir desde Manila a Acapulco, San Blas y Sonsonate. En efecto, un documento de la Tesorería de Hacienda Pública de Acapulco (fechado el 20 de setiembre de 1820) daba un “estado de los cargamentos introducidos en Acapulco por los buques del comercio de Manila desde el año de 1815 hasta el de 1818”, que arrojaba el siguiente cuadro:

GRÁFICO 1. EXPORTACIONES DE MANILA A ACAPULCO (1815-1818)

BARCOS	Valor cargamentos introducidos (en pesos)	Importe de los frutos y efectos de las Islas Filipinas (en pesos)	Importe de los frutos y efectos extranjeros de India y China (en pesos)
Fragata <i>Victoria</i> (1ª)	421.841,3	8.161,3	413.680,0
Bergantín <i>Feliz</i>	65.649,6	264,8	65.384,9
Fragata <i>María</i> (1ª)	156.959,1	21.127,4	135.831,7
Fragata <i>Victoria</i> (2ª)	207.785,1	3.874,7	203.910,4
Fragata <i>María</i> (2ª)	85.957,5	7.021,8	78.935,7
Fragata <i>Paz</i>	298.783,4	31.257,5	267.525,8
Corbeta <i>Espina</i>	103.010,8	12.000,8	91.010,0
TOTALES	1.339.986,8	83.708,2	1.256.278,5

Fuente: Archivo General de la Nación de México. Filipinas, vol 49, fº 403.

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

nalmente, el documento es un testimonio de que los barcos continuaron llegando desde Manila a Acapulco hasta la misma víspera de la definitiva independencia de México.

De este modo, como último resumen, podemos presentar el siguiente cuadro:

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

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

Fuente: Elaboración propia a partir de diversos documentos.

De acuerdo con estas cifras, observamos un aumento inmediato del volumen comercial entre 1785 (1,1 millones de pesos) y 1786 (1,9 millones), una subida que querríamos atribuir a los beneficiosos efectos de la apertura de Manila a los productos introducidos por las marinas de los países asiáticos (que también prestaron sus pabellones a las europeas), aunque hay que ser cautos en la materia, pues oscilaciones de este tipo se producen en otros momentos sin que, obviamente, podamos asignarlas a esta causa. El ejercicio 1795-1796 (2 millones) parece continuar la tónica del año 1786, antes de que se produzca una progresiva subida durante los años siguientes, pese al estallido de la guerra con Inglaterra y la desaparición de los barcos de esta bandera: el ejercicio 1796-1797 presenta la suma de 2,9 millones, el de 1797-1798 tiende a la baja con 2,3 millones, pero el de 1798-1799 vuelve a subir a casi 3 millones, el de 1798-1800 casi alcanza los 4 millones y el

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

* * *

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