

EL COMERCIO DE FILIPINAS CON LAS REGIONES DE SU ENTORNO. EL *DISCURSO* DE JOSÉ GARCÍA DE ARMENTEROS DE 1786

Carlos Martínez Shaw
RAH

El último tercio del siglo XVIII fue una época de grandes transformaciones para la economía de Filipinas en general y para el tráfico del puerto de Manila en particular. En este sentido, los hitos más importantes fueron la apertura de la ruta directa entre España y las Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1765), la creación de la Real Compañía de Filipinas con sede en Cádiz para realizar el comercio directo entre la metrópoli y el archipiélago (1785), la apertura parcial del puerto de Manila al comercio y a las marinas de Asia (1785) y la conversión de Manila en un puerto abierto a todas las marinas, salvo para los géneros europeos (a fin de reservar este renglón a los barcos españoles procedentes de Cádiz y, muy especialmente, a los de la Compañía de Filipinas), es decir en un puerto realmente internacional (1789).

Ahora bien, mientras la Compañía de Filipinas garantizaba el tráfico directo entre Cádiz y Manila y otras rutas derivadas entre Asia y América, otras voces pedían la ampliación del comercio también por todo el ámbito próximo al archipiélago, no sólo para ampliar la negociación de Manila (muy decaída desde la supresión del tráfico internacional tras la ocupación inglesa), sino también para promover la comercialización de la producción de las islas. Algo que la propia Compañía de Filipinas había ya iniciado, gracias, por un lado, a la apertura del puerto de Manila a las marinas y a los géneros asiáticos (como acaba de indicarse) y, por otro, gracias a la labor de desarrollo de cultivos y manufacturas dentro del propio archipiélago que también se explicitaba en los propios documentos fundacionales¹.

La incorporación del comercio con las regiones vecinas era una asignatura pendiente de las autoridades de Filipinas. Pese a algunos intentos distribuidos a lo largo de los dos siglos de la ocupación española, la trascendencia económica de la ruta del Galeón de Manila, que transfería la producción de lujo de China (y de otros países asiáticos) al puerto novohispano de Acapulco a cambio de la plata de México, había tenido como consecuencia el menosprecio y hasta el abandono de otros tráficos regionales considerados más complicados y menos remuneradores. Sin embargo, la coyuntura parecía ahora propicia para la reanudación de viejos contactos y la exploración de nuevas rutas al amparo de las iniciativas adoptadas por las autoridades en el área².

En ese contexto, resulta muy interesante la memoria que, dedicada precisamente a la apertura comercial de Filipinas a los ámbitos vecinos, presentara en 1786, en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, José García de Armenteros, secretario de la Intendencia del Ejército y la Hacienda de las Islas. Su **Discurso sobre la utilidad del comercio de**

¹ El marco general de esta reactivación, en C. Martínez Shaw, **El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)**. Discurso de ingreso a la Real Academia de la Historia, Madrid, 2007.

² Cf. especialmente, María Lourdes Díaz-Trechuelo Spinola: **Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century**, Manila, 1966 (Published by permission in the review **Philippine Studies**), que incluye el artículo "Philippine Economic Development Plans, 1746-1779", en pp. 203-231. (El trabajo también aparece citado con el mismo título incluido dentro de la citada revista **Philippine Studies**, t. 12, nº 2 (1964), pp. 204-222).

Filipinas a los reinos inmediatos de aquel Archipiélago y los medios de establecerlo y practicarlo propugnaba incrementar las relaciones mercantiles con Camboya, Siam, Molucas, Borneo, Mindanao y Joló. Y para ello ofrecía un amplio y documentado panorama histórico de las experiencias anteriores, así como una serie de propuestas concretas y detalladas en las que debatía las ventajas y los inconvenientes que presentaban todas y cada una de las áreas mencionadas³.

Siendo un texto que ofrecía tantas enseñanzas, ha sido utilizado antes y con fruto por otros historiadores y, en particular, por la ilustre filipinista (recientemente fallecida) María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, quien realizó una breve aunque acertada glosa de la memoria. Aquí vamos a proceder a una nueva lectura del **Discurso**, que se justifica por el material aportado en los cuarenta y cinco años transcurridos desde aquel análisis y por la bibliografía ahora a nuestra disposición, que ha ampliado nuestros horizontes sobre los intercambios que tuvieron lugar justamente en el área que suscitó el interés del ilustrado funcionario⁴.

José García de Armenteros fue uno de los once miembros fundadores de la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, la primera creada en el mundo hispánico de Ultramar, así como secretario de la misma desde sus comienzos y durante varios años. Sabemos algo de su actividad en el seno de la entidad, como, por ejemplo, la respuesta institucional que redactó, tras una protesta del Consulado y un requerimiento de Madrid, sobre diversos asuntos atañentes a la promoción de la economía filipina y a la libertad de comercio en el área. En el año 1785 el arzobispo de Manila instituyó dos premios para distinguir a sendos discursos sobre "la utilidad del comercio de Filipinas a los reinos inmediatos del Archipiélago y medios de establecerlo y practicarlo" y sobre "las varias producciones cuyo cultivo debería preferirse en Filipinas". Fueron galardonados respectivamente José García de Armenteros y el agustino fray Manuel Rebolledo⁵.

La memoria presentada por José García de Armenteros a la Real Sociedad Económica de Manila empieza con una comparación entre la misión desempeñada por los antiguos fenicios y la que debía corresponderles a los españoles asentados en Filipinas:

"Los Fenicios, llevando a las naciones con quienes trataban los productos de su industria y los conocimientos que poseían, son los que difundieron en la Grecia, en España y en las costas de Africa, por medio de sus colonias, las ideas nuevas y útiles que los siglos anteriores habían ignorado, estableciendo una relación y correspondencia de comodidades de deseos, de mutuos servicios y un trabajo, aplicación, actividad y movimiento entre los habitantes incultos cuyo país frecuentaban, que estrecharon el enlace, la amistad y el comercio entre varios pueblos marítimos que antes no se conocían.

Iguales ventajas debieron resultar desde nuestra llegada a este archipiélago a favor de las naciones vecinas fuera de la del país dominado..." (fº. 243 vº-244 rº).

³ He utilizado la copia manuscrita de la Biblioteca de Palacio de Madrid, II/2850, fols. 242 vº-260 rº.

⁴ María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola: "El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII", **Revista de Indias**, nº 93-94 (1963), pp. 463-485. (El comentario del texto de Armenteros, en pp. 467-470).

⁵ Esta información proviene del libro de María Luisa Rodríguez Baena: **La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII**, Sevilla, 1966, pp. 41, 71, 151-157 y 169-172. (Al discurso se alude muy brevemente en pp. 171-172). Sobre la intendencia, cf. María Fernanda García de los Arcos: **La Intendencia en Filipinas**, Granada, 1983.

A continuación, una nueva contraposición evoca los primeros contactos españoles con su entorno (Mindanao, que en realidad forma parte de las Filipinas, por mucho que estuviera, y siga estando, dividida por la "frontera mora", Borneo y Camboya, si bien con este último reino las relaciones de fines del siglo XVI y comienzos del XVII fueron más turbulentas que otra cosa) y la situación de fines del siglo XVIII, "los tiempos presentes en que vivimos retirados de todo comercio con las naciones vecinas de esta parte de Oriente, a excepción de la China", salvedad lógica pues el Imperio del Centro constituía la piedra angular del comercio español en Filipinas. Por tanto, un cambio desfavorable, que tiene unos motivos concretos:

"La interrupción procedió de varias causas. En las Molucas, de nuestra voluntaria ausencia y abandono. En Macasar, de la revolución que padeció aquel reino, perdiendo el sultán su libertad en poder de los Holandeses. Y en los demás reinos, del retiro de los Portugueses residentes en Manila que por la mayor parte frecuentaban este trato. Y, en fin, porque absorbiendo el comercio de Acapulco las miras, los deseos y los cuidados de este vecindario, se fueron abandonando poco a poco unas expediciones que no ofrecían la utilidad anterior para emplear con riesgo las embarcaciones y sin grandes esperanzas a los que ocupaban el lleno de su ambición con otro comercio más importante y floreciente" (f^o 244 v^o- 245 r^o).

El análisis es justo. Por una parte, los españoles, instalados en las Molucas desde 1606, decidieron, en efecto, abandonar sus posiciones por una resolución de la Junta General de Filipinas de 17 de mayo de 1662. Por otra parte, si Macasar había logrado el reconocimiento de su soberanía sobre la mayor parte de las Célebes (hoy Sulawesi) antes de mediados del siglo XVII, los holandeses, con la colaboración de sus aliados bugis, habían ocupado la ciudad e impuesto su dominio tras una encarnizada campaña llevada a cabo entre 1666 y 1669⁶. Del mismo modo, la separación de las Coronas de España y Portugal en 1640 motivó la retirada de los mercaderes lusitanos de las áreas de influencia española⁷. Y, sobre todo, la razón más influyente y también la más obvia: la ruta Manila-Acapulco adquiere unas dimensiones que hacen redundante el resto de los posibles intercambios, ya que los seguros y abundantes beneficios del Galeón de Manila arrojan a los márgenes a cualesquiera otras empresas, siempre aquejadas de inseguridad y condenadas a inferiores rendimientos⁸.

Seguidamente, Armenteros sale al paso de una discusión reciente. El tratado de Münster de 1648 (dentro de la paz general de Westfalia) había incluido un artículo (el nº 5), que declaraba en su conclusión final la limitación del comercio español en las Indias Orientales a la situación existente en aquella fecha, lo que venía a decir que no podía extenderse al oeste ni al sur de las Filipinas:

"Y además de esto se ha tratado y estipulado que los españoles mantendrán su navegación del modo que la tienen al presente en las Indias Orientales, sin poder

⁶ Cf. Nicholas Tarling (ed.): **The Cambridge History of Southeast Asia. Volume I. From Early Times to c. 1800**, Cambridge, 1992, especialmente, pp. 431 y 501.

⁷ Cf. especialmente, Rafael Valladares Ramírez: **Castilla y Portugal en Asia (1580-1680). Declive imperial y adaptación**, Lovaina, 2002.

⁸ Sobre el Galeón de Manila, cf. William Lytle Schurz: **El Galeón de Manila**, Madrid, 1992 (ed. original inglesa, 1939); Carmen Yuste López: **El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785**, México, 1984; Vera Valdés Lakowsky: **De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834**, México, 1987; y Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (eds.): **El Galeón de Manila**, Madrid, 2003.

extenderse más adelante, como también los habitantes de los Países Bajos se abstendrán de la frecuentación de las plazas que los castellanos tienen en las Indias Orientales"⁹.

Sin embargo, este artículo, concebido por las Provincias Unidas como un artefacto legal para evitar cualquier tentación española de comerciar en los ámbitos en que la Compañía holandesa de las Indias Orientales (la VOC) había aposentado sus reales, no ejerció ninguna influencia sobre la movilidad de España en la región, tanto por la misma ambigüedad de su enunciado, como por la decisión española de conservar los presidios de Ternate y Tidore a pesar de los tratados, lo que hizo durante más de una década, antes de que se produjese la voluntaria renuncia por parte de las autoridades filipinas a la expansión y la voluntaria marginación por parte de los mercaderes manileños del comercio en la región.

A pesar de esta realidad, los holandeses volvieron a insistir en el mantenimiento del **statu quo** en el comercio internacional con ocasión de la firma del tratado de Utrecht, que incluía, en el **Tratado de paz entre la Corona de España y los Estados Generales de las Provincias Unidas de los Países Bajos** de 26 de junio de 1714, un artículo (el nº 34) de inequívoco enunciado, ya que la doble alusión a las Indias Orientales y Occidentales pretendía evitar cualquier tentación por parte española de utilizar la ruta del cabo de Buena Esperanza:

"... y que en las Indias así orientales como occidentales que están bajo del dominio de los señores Estados Generales se continuará aquella navegación y comercio como se han hecho hasta ahora..."¹⁰.

En este sentido, las reclamaciones se reprodujeron a lo largo del siglo XVIII cada vez que los holandeses o los ingleses oían hablar de proyectos españoles de establecer una compañía para comerciar directamente desde la metrópoli con Filipinas, como ocurrió en 1734 y 1768, cuando presionaron a la Corte de Madrid para evitar cualquier intento de utilización de la ruta del cabo de Buena Esperanza, apoyándose no sólo en los tratados de Münster y de Utrecht, sino también (¡paradojas de la historia!) en las bulas alejandrinas y el tratado de Tordesillas, tan denostados por haber dado origen al imperio colonial español¹¹.

⁹ El texto se cita a partir de Jesús María Usunáriz: **España y sus tratados internacionales: 1516-1700**, Pamplona, 2006, pág. 313.

¹⁰ El texto se cita a partir de Alejandro del Cantillo: **Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día**, Madrid, 1843: "Tratado de paz y amistad ajustado entre la Corona de España y los Estados Generales de las Provincias Unidas de los Países Bajos en el Congreso de Utrecht el 26 de junio de 1714 (págs. 154-162). El artículo 34 completo (pág. 160) reza así: "Aunque se ha dicho en muchos de los artículos precedentes que los súbditos de una parte y otra podrán libremente ir, frecuentar, residir, navegar y traficar en los países, tierras, ciudades, puertos, plazas y ríos de uno y otro de los altos contratantes, se entiende no obstante que los dichos súbditos no gozarán de esta libertad sino en los estados del uno y del otro en Europa, respecto de estar expresamente convenido que por lo que mira a las Indias españolas no se hará la navegación y el comercio sino conforme al artículo 31 de este tratado; y que en las Indias así orientales como occidentales que están bajo del dominio de los señores Estados Generales se continuará aquella navegación y comercio como se han hecho hasta ahora; y por lo que mira a las islas de Canarias, la navegación y comercio de los súbditos de los señores Estados se harán de la misma manera que en el reinado del difunto rey Carlos II".

¹¹ Cf. Wang Eang Cheong: "Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)", **The Journal of Southeast Asian History** (Singapur), 2, nº 1 (1970), págs. 1-19 (las referencias, en pág. 10). Por el contrario, el mismo autor: "The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826", **The Journal of Southeast Asian History** (Singapur), 2, nº 2 (1971), págs. 142-158, cambia el año 1734 por el de 1732 para la primera reclamación (pág. 144).

Y lo mismo volvió a ocurrir en 1786 nada más conocerse la aprobación el 15 de marzo de 1785 de la cédula de erección de la Real Compañía de Filipinas, que motivó una resolución de los Estados Generales de las Provincias Unidas de 22 de julio, expresamente dirigida contra "la navegación y comercio de la España y Compañía de Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza y Ruta del Este"¹².

La respuesta a estas presiones diplomáticas se sucedieron a lo largo del siglo XVIII, especialmente en la obra de los distintos tratadistas económicos. Así, Jerónimo de Uztáriz, en 1742, en la versión definitiva de su obra, después de dedicar el capítulo XLIV al comercio de Filipinas y el capítulo XLI a las compañías de comercio, proponía sin ambages la ruta del cabo de Buena Esperanza¹³. Del mismo modo, el inglés naturalizado Nicolás Norton Nicols abogaba también en 1758 por el comercio directo entre España y Filipinas a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, con escalas, a la ida, en Port-Dauphin (enclave francés al sur de Madagascar) y en la isla del Príncipe (a la entrada del estrecho de la Sonda), y, a la vuelta por la misma ruta, en la isla de Ascensión. Por su parte, en 1779, el ilustrado Juan Bautista Muñoz se sumaría a la nómina de los proyectistas, abogando preferentemente por el cabo de Hornos, pero sin descartar el cabo de Buena Esperanza, con la novedad de aludir a la posibilidad de utilizar como escala alguna de las islas recientemente cedidas por Portugal en virtud del tratado del Pardo (24 marzo 1778), la de Fernando Poo o la de Annobón¹⁴.

Antes, en 1765, Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Audiencia de Manila, en su memorial "Demostración del mísero y deplorable estado de las Islas Filipinas", al proponer la creación de una compañía para atender el comercio de las Indias Orientales a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, se había creído también en la necesidad de dedicar un capítulo de su obra a demostrar el derecho de los españoles a utilizar esta vía, es decir a rebatir la vigencia de las cláusulas del tratado de Tordesillas a la altura del último tercio del siglo XVIII¹⁵.

La respuesta de Armenteros, por su parte, se ciñe exclusivamente a las objeciones holandesas al comercio español en la región:

¹² Sobre la Compañía de Filipinas, el texto esencial continúa siendo el de María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola: **La Real Compañía de Filipinas**, Sevilla, 1965. Una refutación de la resolución holandesa de 1786, en Biblioteca de Palacio de Madrid. II/2850, fº 260 ss.

¹³ Jerónimo de Uztáriz: **Theórica y práctica de comercio y de marina**. Introducción de Gabriel Franco, Madrid, 1968, pág. 95.

¹⁴ Cf. María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola: **Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century**, Manila, 1966 (Published by permission in the review **Philippine Studies**), que incluye el artículo "Philippine Economic Development Plans, 1746-1779", en pp. 203-231. (el trabajo también aparece citado con el mismo título incluido dentro de la citada revista **Philippine Studies**, t. 12, nº 2 (1964), pp. 204-222). Cf. asimismo, María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola: **La Real Compañía...**, pp. 10-12.

¹⁵ El memorial de Francisco Leandro de Viana ha suscitado la atención de muchos prestigiosos filipinistas, como María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, que utiliza el ejemplar del Museo Naval de Madrid. Ms. 405 (**La Real Compañía...**, pp. 12-17); Josep Maria Fradera, que utiliza el ejemplar del Archivo de los Agustinos Filipinos de Valladolid. Ms. FO91-V63 F (**Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1869**, Madrid, 1999, pp. 88-90); o Luis Alonso Alvarez: "'Esta tierra no es culpable'...", que utiliza los ejemplares del Archivo General de Indias. Filipinas, legajos 371 y 593. Nosotros utilizamos el ejemplar de la Biblioteca de Palacio de Madrid, II/2821, fols. 131-200. La biografía de Viana, conde de Tapa, en Francisco Viana Pérez: **Francisco Leandro de Viana, un togado en Indias al servicio del rey**, Universidad del País Vasco, tesis doctoral inédita, 1994.

"Este abandono (del comercio con las regiones vecinas) fue muy posterior al tratado de Munster, que alegan los holandeses como texto restrictivo de nuestro comercio; y no podría servir de reparo a los que quisieran restablecer nuestro antiguo comercio en el Oriente, sea en este archipiélago, o en cualquier otro país de la India; porque estableciéndose en aquel tratado la conservación de nuestro comercio oriental en los términos que entonces de practicaba, sin poder extenderlo, es positivo que, para precaver las dudas y disputas, debe saberse cuál era el estado de nuestro comercio al tiempo del tratado. Y a poca averiguación se reconocerá que antes y después de aquella época continuamos nuestra navegación a los reinos de la India y a otros varios de este archipiélago, como pudiera evidenciarse así por las historias impresas como por las tomas de razón de las licencias constantes en los libros de gobierno" (fº 245 rº).

Y concluye que el comercio regional debe restablecerse sin "temor de imaginadas restricciones", por la sencilla razón de que, debido a la reducción del comercio de Acapulco (que se pone en relación con la constitución de la Compañía de Filipinas), "urge la necesidad de aprovechar hasta los menores beneficios" y por tanto de tomar de nuevo en consideración las posibilidades de los intercambios con los países vecinos.

Despejada cualquier duda legal, y antes de pasar revista a los distintos ámbitos de actuación, el memorialista enumera las bazas del comercio español de Filipinas. En primer lugar la plata:

"Cuando no poseyésemos renglones equivalentes con que pagar las producciones ajenas y hacer apreciable nuestro tráfico (es decir productos apetecibles que permitiesen los intercambios), basta la plata para excitar el deseo de las naciones vecinas (y este signo representativo de las riquezas esparcidas por el mundo sirve de pasaporte a nuestra nación), para ser bien admitida aun en los reinos más preocupados contra el comercio extranjero". (fº 245 vº-246 rº)

La posesión de la plata (cuyo carácter de divisa internacional y de base de la expansión imperial española encuentra aquí una feliz expresión) es efectivamente un factor esencial para todo comercio asiático, tanto en el caso de España como en el de los demás países europeos, que se encuentran con la misma dificultad señalada por Armenteros, la insuficiencia de sus géneros para pagar los ricos productos importados desde Oriente. Pero, en segundo lugar, son los propios mandatarios de los países vecinos los que están interesados en entablar relaciones comerciales con España, como demuestran las repetidas embajadas que han visitado a Manila. Y, en tercer lugar, sumado a la proximidad entre los distintos países, se encuentra el progreso de la navegación interior gracias a la puesta a punto en las propias Filipinas de una flota idónea para este tipo de tráfico: "la multitud de embarcaciones menores fabricadas en estas islas, aparejadas con géneros propios del país y proveídas con marineros inteligentes, proporcionaes que excitan los deseos más remisos convidando a la empresa por la seguridad de la facilidad y la ganancia" (246 rº). Es decir, el archipiélago dispone de oferta (y, si no basta, se sustituye por plata), de demanda por parte de los vecinos y de una marina con las condiciones requeridas para dicho tipo de comercio.

El memorialista hace un alto para explicar el papel de la Real Sociedad Económica del País de Manila en la exploración de esta vía de fomento de los intercambios, mediante la institución de un premio para la mejor reflexión sobre el particular, lo que ha movido la pluma de los socios. Y a continuación inicia el repaso de cada uno de los diferentes ámbitos, haciendo una prospectiva muy detallada de sus posibilidades.

Primero, las islas de Joló y de Mindanao. Joló, la mayor de un pequeño archipiélago y la más relevante de las dos desde el punto de vista de su producción exportable, podía suministrar concha nácar, carey, balate (una especie de cohombro de mar que servía como alimento), cera y nidos de salangana (semejantes a los nidos de golondrina, también destinados a la alimentación y que los suluanos conseguían a veces de las vecinas costas de Borneo, donde "tienen establecimientos"), aunque no perlas, por dos razones: "no son del mejor oriente (y) los Chinos que van desde Emuy (es decir el puerto de Amoy, hoy Xiamen, en el Fujian) al comercio anual las pagan a precios tan subidos que sólo a ellos puede tener cuenta comprarlas". Por su parte, Mindanao (el sur sujeto a los sultanes, se especifica) podía surtir de unos 150 quintales anuales de cera¹⁶.

Y seguidamente diseña lo que podría ser una campaña comercial típica en aquellas aguas. Un balandra pondría rumbo al río que sirve de desagüe a la laguna de Mindanao, en torno al cual se sitúan los principales sultanatos, con quienes no sería difícil entablar relaciones por razones históricas: "porque no es empresa nueva la de presentarnos en sus costas, cuando desde Zamboanga se han hecho expediciones con varios motivos en tiempos modernos" (248 rº). En cuanto a la oferta española, los productos de China quedaban descartados, pues ya llegaban directamente desde Amoy, pero los de India podían exportarse desde Manila (gracias a que los suluanos habían destruido hacía "14 ó 15 años" la factoría instalada los Ingleses en la isla de Balambangan, al norte de Borneo), así como los propios de las islas Filipinas. Al paso por Ilo-Ilo (en la isla de Panay), se embarcaría arroz (que "siempre deja ganancia en Joló, porque las sementeras de los naturales apenas alcanzan al consumo") y, sobre todo, azúcar y diversas clases de tejidos manufacturados en la propia provincia, en efecto una de las regiones productoras de textiles del archipiélago.

Este cuadro no es un espejismo, porque el comercio de hecho ya existe con Joló, aunque por el contrario lleva ya varias décadas interrumpido con Mindanao:

"Nuestro comercio con Joló se ha renovado en estos últimos tiempos, pasando a aquellas islas embarcaciones de Manila y viniendo los datos (los señores feudales vasallos de los sultanes) en sus pancos (las barcos típicos de la región). No sucede así con Mindanao, en donde no se han visto nuestras embarcaciones desde el envío de unos champanes (sampanes, los barcos típicos chinos) que pasaron ahora 25 ó 30 años del presidio de Zamboanga". (fº 248 vº).

Igualmente optimista aparece en su consideración del comercio como un instrumento preventivo del corso. En realidad, si los precedentes no permitían forjarse demasiadas ilusiones (ya que la represión de la piratería mora había sido una de las líneas de actuación más obvias en la política de todos los gobernadores de las Filipinas), podría pensarse en los beneficiosos efectos que los tratados de paz y comercio habían ejercido en el ámbito del corso mediterráneo, que pese a la distancia tantas semejanzas presentaba con el permanente hostigamiento practicado en las aguas del sur del archipiélago filipino. En ese sentido, si el corso, utilizado principalmente para cautivar a las poblaciones costeras había prevalecido siempre, ahora se observaban algunos signos de que la situación podía estar cambiando. Primero, la mayor parte de los corsarios parecían preferir las costas de Borneo como vivero de esclavos. Segundo, algunos de los régulos de Mindanao tal vez podían desear el mantenimiento de relaciones amistosas con las autoridades españolas:

¹⁶ Sobre el comercio de Joló, cf. James F. Warren: **The Sulu Zone, 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime Trade**, Quezon City, 1985.

"El sultán de Sibuguey, y con especialidad el Príncipe Quibad, que regaló a este gobierno ahora nueve años una balandra tomada a los holandeses, son de este número. Su amistad estimulará a los demás sultanes a participar de las utilidades que el comercio procura, o podrá servir de mediación en las negociaciones que en adelante convengan al bien y a la seguridad de estas islas" (fº 250 rº).

Tras las áreas más próximas, se analizaban a continuación las posibilidades del comercio con la isla de Borneo. Las relaciones hasta entonces habían estado salpicada de altibajos. Así, tras una etapa de incesantes ataques corsarios, el gobernador Juan de Vargas Hurtado concluyó en 1682 un tratado de paz y recibió una embajada de Borneo en Manila. Sin embargo, estos contactos quedaron interrumpidos hasta el gobierno de Fernando Valdés Tamón, quien aprovechó el conflicto armado entre Borneo y Joló para reanudar los contactos, sobre la base del suministro de pólvora (solicitado por una embajada llegada a Manila) contra la importación de cobre destinado a la artillería hispana en un momento de carestía de aquel metal.

También aquí, Armenteros diseña la ruta característica y los géneros para sostener los intercambios. De Filipinas se llevarían los productos de Ilo-Ilo, embarcados igualmente al paso, pero en mayor abundancia por presuponerse mayor consumo dada la población y riqueza de la capital del reino. Del mismo modo, se excluían los géneros de China (que llegaban directamente de Amoy), pero en cambio encontrarían salida los de India, ya que los holandeses carecían de factoría en Borneo, lo que obligaba a sus habitantes a surtirse en Batavia, por lo que deberían ser bien acogidas las remesas traídas de Filipinas. El flete de retorno se revelaba abundante: cobre (como ya hemos visto), calaín (metal parecido al latón), diamantes (procedentes de Sukadana, en la costa occidental de la isla), alcanfor, benjuí, sangre de drago, palo de Calamba (de Calambac, nombre malayo del palo áloe, utilizado como sahumero), palo de águila y, sobre todo, cera y pimienta.

Para concluir con este área comercial, el **Discurso** prevee la posibilidad del desinterés de los grandes comerciantes del Galeón de Manila, frente a lo cual propugna una descentralización o autonomía de este tráfico regional:

"Si, no obstante las ventajas presentadas, vencieren los recelos de presumidos daños para dejar de emprender este comercio en Manila, o el interés del de Acapulco no permitiere la atención a otros riesgos y cuidados, los alcaldes mayores de Ilo-Ilo o los gobernadores de Zamboanga admitirán con su especial gracia la concesión que se les hiciese de poder embiar embarcaciones al comercio de estos reinos inmediatos, llevando cartas del gobierno para evitar las sospechas de la entrada" (fº 252 rº).

Mayor extensión ocupa la reflexión sobre el comercio con las Molucas, "objeto tan interesante a la prosperidad de las Islas Filipinas como al aumento del comercio español", es decir uno de los escenarios esenciales del tráfico internacional, ahora (tras la evicción casi total de los portugueses) monopolizado por los holandeses. Por ello, el memorialista se entrega a la exposición de los antecedentes históricos a partir de 1648:

"Al tiempo del tratado de Munster poseíamos los fuertes de Ternate, Tidore y los de la costa oriental y occidental de Iloilo (es decir, Gilolo, hoy Halmahera), y frecuentábamos la parte septentrional de Célebes, con otras islas cercanas de príncipes independientes".

En efecto, en 1605, el almirante holandés Cornelis Maatalief ocupó la totalidad del archipiélago de las Molucas, desalojando a los portugueses de las islas de Amboina, Ternate y Tidore. Una ofensiva de tal alcance movilizó a los españoles de Filipinas, cuyo gobernador, Pedro Bravo de Acuña, se puso al frente de una expedición que zarpó del puerto de Otón (en la isla de

Panay) el 23 de enero de 1606, desembarcando en Ternate una fuerza de tres mil hombres que obtuvieron una decisiva victoria sobre el sultán, recuperando así la isla e imponiendo también el acatamiento de la soberanía española al sultán de Tidore. Hechos que significaban el inicio de una política de ocupación sistemática, mediante el mantenimiento de un gobernador residente en Ternate y la construcción de una red de fortificaciones para evitar una contraofensiva holandesa. Así, España mantuvo sus guarniciones en Ternate y Tidore incluso tras la firma del tratado de Münster, gracias a la victoria de 1649, que, pudiendo ser considerada como la última batalla de la guerra de los Treinta Años (o de los Ochenta Años para las Provincias Unidas), permitió conservar los presidios hasta la definitiva retirada, que fue ordenada por el gobernador Sabiniano Manrique de Lara en 1662¹⁷.

Sin embargo, el autor del **Discurso** argumenta que esta situación, que naturalmente obedecía a razones políticas y estratégicas, no era rentable en términos económicos para la Monarquía española, ya que los costos de la ocupación no compensaban los beneficios del comercio. Basándose en el **Extracto Historial del Comercio de Filipinas**, Armenteros arguye que los gastos suponían "más de ciento treinta mil pesos", una suma que juzga desmedida aunque se le dedujesen las cantidades empleadas en los barcos del transporte de víveres que, en caso contrario, estarían destinados a otros menesteres del servicio. Pero, sobre todo, "los derechos del clavo no cubrían los costos de aquellos establecimientos ni las utilidades eran ya considerables".

En cualquier caso, este estado de cosas se desvaneció del horizonte mental de las autoridades filipinas a partir del año 1662, cuando, como hemos visto, se abandonaron los presidios de las Molucas, según el autor "para defender Manila amenazada por el corsario Cogens", es decir por el pirata chino Guoxingye, conocido como Koxinga. Más adelante, se organizó (en una fecha que no se explicita) una expedición para recuperar las islas, "de cuyas resultas no hay memoria por la dispersión que padecieron los archivos en la toma de Manila", es decir en la ocupación inglesa de 1762. Este olvido de las Molucas parecía aún más grave por cuanto el presidio de Zamboanga (abandonado al mismo tiempo) pudo ser restablecido por el gobernador Fernando de Bustamante (exactamente en 1718), mientras que no se hizo lo mismo con los presidios moluqueños, bien porque los filipinos no le concedieron igual importancia, o bien porque no se encontró financiación para llevar a cabo otros intentos (aparte de la expedición citada), pese al indudable interés manifestado por la Corte de Madrid¹⁸.

Con todo, los españoles nunca renunciaron a sus establecimientos de las Molucas. Así, en el mismo momento de la retirada de 1662, habían hecho saber a los sultanes moluqueños y a los oficiales holandeses que las tropas volverían tan pronto cesase la presión de Koxinga sobre Manila. A resultas de esta voluntad hispana, los sultanes ocuparon los fuertes españoles pero sin entregarlos a los holandeses. Más recientemente, continúa el autor, un hecho puntual ha producido un giro en la situación: el bombardeo de Bacán por los holandeses para evitar que dos

¹⁷ Sobre este momento de las relaciones hispano-holandesas en Extremo Oriente, cf. Carlos Martínez Shaw: "The overseas Spanish Empire and the Dutch Republic before and after the Peace of Munster", en **De zeventiende eeuw**, nº 13, 1 (1997), pp. 131-138. (Reproducido en "The overseas Spanish Empire and the Dutch Republic before and after the Peace of Munster", en **1648. De Vrede van Munster**, Hilversum, 1997, pp. 131-138). Hay traducción española en "El Imperio colonial español y la República holandesa tras la paz de Münster", en **Pedralbes**, nº 19 (1999), pp. 117-129. (Y también en "El Imperio colonial español y la República holandesa tras la paz de Münster", en Hugo de Schepper (ed.) **La paz de Münster**, Barcelona, 2000, pp. 75-86). Cf. asimismo, Ana María Prieto Lucena: **Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663**, Sevilla, 1984, especialmente pp. 91-140.

¹⁸ Cf. Concepción Pajarón Parody: **El gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo**, Sevilla, 1984.

pancos de las Célebes pasaran a aquella isla a comerciar en clavo, cosa que "según los holandeses debe estar prohibido a todos los habitantes de la tierra". La indignación de los tres sultanes moluqueños (Ternate, Tidore y Bacán) les indujo a escribir al gobernador de Filipinas, al que enviaron una embajada en 1778 con el mismo propósito de requerir el regreso de los españoles.

Como se deduce claramente, el principal obstáculo para cualquier restauración del comercio hispano en la región era la presencia holandesa. Siguiendo el testimonio de Armenteros (absolutamente fiel a la realidad), la VOC se había apoderado de la isla de Amboina y la había dedicado en su beneficio al monocultivo del clavo, al tiempo que habían arrasado todos los claveros de la isla de Ternate, en connivencia con el sultán, al que pagaban una suma fija ("una pensión anual") por prestarse a colaborar en esta modalidad de imperialismo ecológico. Este argumento quedaría reforzado un poco más adelante (fº 254 vº) con una detallada descripción de los procedimientos que es digna de reproducirse íntegra:

"Ternate ni Tidore no dan clavo en mucha ni en poca cantidad, cuando en tiempo de nuestro dominio producían más de 13.000 arrobas según el padre Colin. Destruídos los árboles con consentimiento de los sultanes dueños en consecuencia de los tratados celebrados, es necesario buscar este fruto en la isla de Iloilo (Gilolo, hoy Halmahera) y en otras varias en donde los holandeses no tienen dominio. El sultán de Bachán recibe la pensión señalada por la destrucción de los claveros en algunos lugares de sus islas, pero no se extiende el permiso a la de su residencia (la principal, que da nombre al grupo dentro del archipiélago). según aseguraba el enviado. A cierto tiempo del año sale con los holandeses el número determinado de gente que debe dar el sultán, según el trato, para quemar aquellos árboles; y no es tanto el celo de los comisionados ni fiel cumplimiento de los naturales para temer que falte un fruto que la naturaleza multiplica y el interés conserva, engañando la avaricia de los destructores. La noticia que se envía al gobernador (holandés) de Ternate para informarle del número de árboles quemados se funda en el simple dicho de los naturales, que son los que se introducen en el monte y llevan orden secreta del sultán para dejar permanecer, donde pueden hacerlo sin sospecha, una producción que mira como la principal riqueza de sus islas" (fº 254 vº).

De este modo, el comercio del clavo, que los holandeses trataban de monopolizar a partir de sus plantaciones de Amboina (hoy Ambon), mediante la destrucción de los claveros de Ternate y Tidore y la mayor parte de los de Bacán y otras islas (con cuyos sultanes y orancayas o notables habían firmado acuerdos) y atacando a cualquier competidor que irrumpiese en la región, todavía era posible gracias a algunas grietas del sistema: las áreas excluidas del tratado en la isla de Bachán (aunque ya vimos la reacción holandesa ante el ensayo de los mercaderes de las Célebes), las islas productoras fuera del ámbito de las Molucas (especialmente Gilolo en las Célebes) y las islas que denunciaban unos tratados que tenían tan sólo un tiempo limitado de vigencia. Y, como apuntalamiento del comercio restablecido, había que insistir en la recuperación de los viejos presidios españoles de las Molucas.

También aquí Armenteros diseña la balanza comercial. Filipinas exportaría tejidos de la India (cambayas, paños y elefantes), tejidos de Ilo-Ilo y guinaras (tejidos de algodón producidos en el archipiélago cuyo tráfico había sido aconsejado por el enviado a Manila en la embajada de 1778), más arroz, tabaco, vino de coco y azúcar chancada (es decir, mascabada en panes compactos). Las importaciones se reducían al clavo, salvando las dificultades mencionadas, sorteando el monopolio impuesto por los holandeses. Pero, dando un paso más, el autor se plantea la posibilidad de sustituir el comercio por la aclimatación del cultivo de las especias a las propias islas Filipinas:

"La mayor utilidad que puede resultar de nuestra vuelta a las Molucas consiste en el continuo transporte de plantas de clavo y nuez moscada que tendremos proporción de

hacer incesantemente; y si logramos ver asegurados unos frutos tan preciosos en el terreno de Filipinas, reduciendo a ellas su cultivo, como los holandeses han conseguido limitar el clavo a la isla de Amboina y el de la nuez a la de Banda (islas Banda), prohibiéndolo en las demás islas de sus dominio, llegaríamos a mirar con indiferencia la posesión de las Molucas". (fº 256 rº).

No era otro el planteamiento de la propia Compañía de Filipinas, que había contratado los servicios del naturalista Juan de Cuéllar, que tenía, entre otras funciones, la de desarrollar la agricultura del archipiélago, estudiando las posibilidades de fomentar el cultivo del café, la nuez moscada y la canela, cuya aclimatación en las islas recomendaría en 1789, escribiendo con destino a la Junta de Gobierno de la Real Compañía, un **Manifiesto o pequeño discurso acerca de la canela de las islas Filipinas comparada con la de Ceilán y China**¹⁹.

En el caso del reino de Siam, también comienza Armenteros su argumentación con una introducción histórica. Los primeros ensayos de comunicación fueron abandonados por el desinterés de los mercaderes filipinos interesados en el Galeón de Manila, es decir por no ser "la mayor parte de las producciones de su reino propias para Acapulco"²⁰. Más tarde, los portugueses mantuvieron un tráfico irregular, comprando de tanto en tanto en Manila azúcar y sigüey (concha utilizada como moneda) para su venta en aquel reino, donde eran "renglones apreciables". A principios del siglo XVIII, el esfuerzo más considerable partió del gobernador Fernando Manuel de Bustamante y Rueda, que, tras enviar a Ayuthia una embajada encabezada por su sobrino, Gregorio Alejandro de Bustamante y Bustillo, firmó un tratado con el rey de Siam que concedía a los españoles la libertad de comercio (salvo en lo relativo a los cueros de vacuno y el calaín, ya cedidos a los holandeses), el establecimiento de una factoría y el derecho de construir naves, sin duda "más baratas y de mejores maderas que las que aquí se fabrican", aunque la mayor parte del acuerdo quedó sin efecto²¹. En 1752 el marqués de Ovando fundó en Manila una

¹⁹ Cf. Belén Bañas Llanos: **Una Historia Natural de Filipinas. Juan de Cuéllar, 1739?-1801**, Madrid, 2000; y Calinga. **La canela de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII**, Madrid, 2000.

²⁰ En realidad, la primera embajada al reino siamés fue fruto de una iniciativa personal del gobernador Santiago de Vera (1584-1590), quien, tras informar a Felipe II de haber enviado misiones de paz a los "reyes circunvecinos de Burney (Borneo), Mindanao, Siam", declara con respecto a este último estado: "He tenido relación que el Rey deseaba enviar navíos a estas islas y tener en ellas trato y nuestra amistad. Enviásele un navío con algún regalo y presente ofreciéndole lo que a otros de parte de S. M. y procúrase abrir la carrera". No sabemos si esta propuesta de establecer una nueva ruta comercial llegó a prosperar, aunque tenemos noticias de la llegada a Manila en los años siguientes de barcos procedentes de aquel reino. En 1598 el gobernador Francisco Tello de Guzmán (1596-1602) propició una segunda embajada a cuyo frente se situó su sobrino, Juan Tello de Aguirre, que consiguió en Ayuthia del rey Naresuen un acuerdo comercial que, según la carta remitida por el gobernador a Felipe II, dejaba "abierto puerto para ir españoles a él y poblarle libre y franco de derechos". Sin embargo, la irrupción de los holandeses en el área impidió la materialización del tratado y abrió un periodo conflictivo que redujo a un volumen muy limitado el tráfico entre Siam y las Filipinas, que a principios de siglo, según Antonio de Morga, se reducía a "algún benjuí, pimienta, marfil, mantas de algodón, rubíes, zafiros mal labrados y engarzados, y algunos esclavos, cuernos de badas (rinocerontes), pellejos, uñas y muelas de este animal", productos siempre intercambiados contra la plata americana. Cf. Florentino Ridao: **Espanoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia española en Asia**, Madrid, 1997, pp. 26-31 y 60-63.

²¹ La relación de la embajada de Gregorio Alejandro de Bustamante y Bustillo se reproduce en el libro de José Díaz de Villegas y de Bustamante: **Una embajada española a Siam a principios del siglo XVIII**, Madrid, 1967. Una revisión de esta embajada y de la de Francisco de Echeveste al reino de Tonkín, en José María Silos Rodríguez: **Las embajadas al Sudeste asiático del gobernador Bustamante (Filipinas, 1717-1719)**, Madrid, 2005.

compañía que "no tuvo otro objeto que el de construir un navío de aquella capital (es decir, en Ayuthia), y aunque este proyecto se desaprobó en nuestra Corte con orden de no fabricar embarcaciones fuera de las islas, dio ocasión para experimentar las disposiciones favorables del rey de Siam en el suplemento de más de doce mil pesos, que sin interés alguno hizo al comisionado para la conducción de la obra" (fº 257 rº vº)²².

Si bien no tenemos una constancia exacta de lo sucedido, la reconstrucción más plausible de los hechos nos permite señalar la presencia en Manila del jesuita Juan Jesús Regi como enviado del rey siamés Borommakot para instar a los españoles a construir barcos en sus dominios, la creación con tal objeto de una compañía llamada de "Nuestra Señora del Buen Fin" en 1752, el traslado a aquel reino de José Pasarín como responsable de la construcción y la botadura el 21 de julio de 1753 de un buque llamado **Guadalupe** o **Guadalupe Mexicana**, que viajó a Manila, dejando endeudada a la sociedad con el soberano de Siam, de modo que fue tal vez esta falta de rentabilidad la que decidió la clausura de la compañía, de la que no se volvió a tener noticias²³.

En cualquier caso, la restauración del comercio con Siam habría de hacerse sobre la misma base de la exportación de los antiguos intermediarios lusitanos: el azúcar y el sigüey. La contrapartida incluiría calaín, plomo, marfil, cera, alcanfor, ruibarbo y pimienta, pero, sobre todo, salitre (cuyo abastecimiento debía garantizarse en tiempo de guerra) y madera de teca para la construcción naval. Este último renglón sería, para el autor, el de mayor relevancia:

"¿De cuánto interés será para el Estado que un astillero permanente en Filipinas, fuera de las ventajas que causa al país un género de manufactura que da ocupación a tantos brazos, emplee la madera más selecta en los navíos de su Marina?" (fº 258 vº).

Finalmente, esta revista por todos los posibles mercados de la región concluye en Camboya. Un reino que, según el autor, ha dado recientes muestras de interés por promover los intercambios con Filipinas, mediante unas cartas del rey traídas por una legación llegada a Manila en 1751 y otra más reciente transmitida por un misionero franciscano. En este caso, sin embargo, las precisiones son muy escasas: nada se dice sobre las posibles exportaciones y las importaciones se limitan a la cera, el benjuí y la madera de teca²⁴.

Y termina Armenteros con una breve sentencia, característica del espíritu ilustrado, en defensa de las medidas de fomento económico propuestas por un reformismo pacífico que sólo atiende a la felicidad de las poblaciones frente a la política agresiva de otras épocas:

"Los pacíficos restauradores de los estados abatidos eternizan su memoria con los hechos que admira y agradece el pueblo, cuyo esplendor y opulencia ocasionaron, y ofrecen a la posteridad ejemplos que la instruyen y la consuelan de los estragos de los conquistadores" (fº 259 rº).

²² Sobre esta compañía, cf. Javier Ortiz de la Tabla Ducasse: **El marqués de Ovando, gobernador de Filipinas (1750-1754)**, Sevilla, 1974, pp. 92-94.

²³ Esta es la versión que cabe deducir de los relatos, no estrictamente coincidentes, de María Lourdes Díaz-Trechuelo Spinola: "El comercio...", pág. 465; Javier Ortiz de la Tabla Ducasse: **El marqués de Ovando...**, pp. 91-94; y Florentino Rodao: **Españoles...**, pp. 80-82.

²⁴ La panorámica general clásica de la historia de Camboya es la de David Chandler: **A History of Cambodia**, second edition updated, Boulder (Colorado) y Oxford, 1996.

Sólo queda por añadir alguna ausencia. Dejando al margen China y Japón, que sin duda no entraban en el propósito de Armenteros, llama la atención la ausencia de toda mención a los reinos de Vietnam, dado además que una de las embajadas enviadas por el gobernador Fernando Manuel de Bustamente tuvo como objeto (además del afán de aliviar la situación de los misioneros en aquellas tierras) el de firmar un tratado de comercio con el reino de Tonkín, si bien es cierto que el desafortunado resultado de la empresa debió de desaconsejar rotundamente cualquier otra iniciativa posterior²⁵.

El **Discurso** de José García de Armenteros presenta una serie de elementos que lo hacen sumamente sugestivo. Por una parte, se enmarca en un momento histórico en que las Filipinas parecen salir de su estancamiento mediante una serie de medidas abordadas por los gobiernos reformistas de las últimas décadas del siglo XVIII. Se trata de una aportación limitada, que no trata de dar cuenta de la totalidad del sistema comercial español del Pacífico en trance de profunda renovación, sino tan sólo de señalar el interés que tendría la recuperación de la iniciativa mercantil en el ámbito regional, es decir con los países vecinos.

Este tráfico regional se sumaría a las dos rutas esenciales del Galeón de Manila y de la Compañía de Filipinas con una función propia. Primero, se trata de un ámbito de gran significación económica, abandonado desde el siglo XVII a otras potencias, pero susceptible de ser recuperado en buena medida si se sumasen el interés y la energía por parte de España. Segundo, el comercio regional no puede contentarse con la inclusión del área dentro del gran comercio internacional, que privilegia la relación entre China y México sobre los intereses locales. Tercero, el fomento de la economía local exige por tanto la intensificación de los intercambios a dicha escala. Cuarto, el archipiélago en general se beneficiaría de la participación en la exportación de los productos de la tierra frente a las reexportaciones de los géneros de otra procedencia. Quinto y último, el desarrollo integral de la economía de Filipinas precisa de la difusión de otros cultivos (autóctonos o importados) y de otras manufacturas que puedan insertarse en el capítulo de la producción para el comercio, una necesidad que está bien presente en el ánimo de las autoridades españolas igual que lo está en el ánimo del autor de la memoria presentada a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila.

²⁵ Para la embajada de Francisco de Echeveste a Tonkín, cf. José María Silos Rodríguez: **Las embajadas...**, pp. 181-222.

Sobre Vietnam en esta época, cf. J.-P. Duteuil: **L'ombre des nuages. Histoire et civilisation du Vietnam, 1427-1819**, París, 1997.