

LAS RUTAS ALTERNATIVAS AL GALLEÓN DE MANILA

Marina Alfonso Mola
UNED, Madrid

El sistema comercial del Galeón de Manila, basado en la adquisición de los productos preciosos de China (sedas y porcelanas) y de los de otra procedencia (especias o muebles lacados) a través de intermediarios chinos, para remitirlos con la Nao de Acapulco a Nueva España y venderlos en Acapulco contra la plata mexicana, sería la columna vertebral de la economía filipina a lo largo de los más de doscientos cincuenta años que mediaron entre la ocupación de las Filipinas y la independencia de la América continental (1565-1820).

La realidad de Filipinas como “puente de plata” entre América y Asia condujo a los gobiernos del reformismo borbónico a pensar en una **ruta directa** para alcanzar Filipinas desde la metrópoli **al margen de la ruta transpacífica** del Galeón de Manila que unía la Nueva España desde Acapulco con Manila.

Así, la literatura económica del Setecientos propone, en líneas generales, una reorientación de la economía de Filipinas sobre la base de tres elementos:

1. El **desarrollo** de la producción de las propias islas para neutralizar el llamado “comercio pasivo”, es decir el déficit generado por unas importaciones muy valiosas que no hallaban contrapartida en los géneros autóctonos y la consiguiente fuga de divisas.
2. La **potenciación** del comercio regional, lo que los ingleses llamaban el *country trade* y los franceses *le commerce d'Inde en Inde*, como medio de diversificar los intercambios, aliviar la dependencia respecto de los proveedores chinos, conseguir un tráfico de importación/ exportación más equilibrado y paliar la sangría de plata.
3. La **transferencia** de una parte del comercio tradicional del Galeón de Manila desde México hasta Cádiz como medio de establecer un tráfico directo no sólo entre la metrópoli y las Filipinas, sino entre la metrópoli y otros mercados asiáticos, lo que propiciaba el fin del monopolio de los colonos españoles del archipiélago, la supresión de la exclusiva de los

mercaderes mexicanos en la otra orilla del Pacífico, la promoción de la multilateralidad de los intercambios y el ingreso de los intereses metropolitanos en el área asiática de la que el comercio español había estado excluido y que estaba siendo explotada por otras potencias europeas.

En esta línea, el acceso directo desde España al comercio con Filipinas y Extremo Oriente y la transformación del espacio mercantil español del Pacífico fueron consecuencia de un **proceso**, largamente incubado, pero acelerado ahora por la **ocupación de la ciudad de Manila por Inglaterra entre 1762 y 1764**, que significó un toque de atención en la conciencia de las autoridades hispanas, las cuales comprendieron la fragilidad estructural de aquel último confín de su sistema imperial y la obligación de introducir un amplio programa de reformas para garantizar su continuidad.

En efecto, la ocupación de Manila por los ingleses durante la guerra de los Siete Años y la demora con la que se había llevado a cabo su devolución a España, condicionarían los plazos y las modalidades de la apertura comercial en el ámbito del Pacífico. Ahora, los **intereses económicos** que se habían venido insinuando durante las últimas tres décadas se verían reforzados por las urgentes **necesidades militares**, es decir por la exigencia de mejorar de modo sensible la **defensa de las islas** y de garantizar una **ruta directa** para enviar desde la Península los **socorros** que fuesen menester en caso de repetirse las amenazas de potencias extranjeras, en particular de Inglaterra.

De este modo, a partir de 1765 la Corona española, **sin cerrar la vía tradicional del Galeón de Manila**, se decidió a abrir una **ruta directa** desde España hasta Filipinas, partiendo de **Cádiz** (la nueva cabecera del monopolio ultramarino español) y alcanzando Manila por el Cabo de Buena Esperanza (ruta prohibida a los españoles desde el Tratado de Tordesillas de 1494), que se implantó gradualmente a través de una serie de etapas:

- 1ª. 1765-1784: Navegación de una serie de buques militares, de la Armada, que fueron en derechura al archipiélago.
- 2ª. Concesiones del tráfico directo con Manila a diversas firmas particulares:

1776: Cinco Gremios Mayores de Madrid

1779: Ustáriz, Llano San Ginés y Compañía

- 3ª. 1785: Concesión del monopolio de la ruta a una única sociedad privilegiada: la Real Compañía de Filipinas.

En este contexto, resulta interesante prestar especial atención al apresto del primer navío de la Armada que realizó la ruta de Asia, *El Buen Consejo* (60 cañones, 2 cubiertas), pues el proceso es significativo de toda la problemática concerniente a la habilitación, dotación de tripulaciones, pertrechos navales y ranchos, así como de los problemas diplomáticos que generaría la puesta en marcha de esta iniciativa estatal.

El ministro de Marina, Julián de Arriaga encargó al capitán de fragata Juan de Caséns que se informase en Cádiz sobre los buques disponibles en el puerto para afrontar la empresa, la disponibilidad de tripulantes (200 hombres), la existencia de pilotos hábiles para realizar una travesía de tal envergadura, la posibilidad de obtener en la bahía los ranchos y la botica de abordaje para una travesía tan prolongada, las escalas precisas y las fechas más apropiadas para zarpar en ambos extremos del viaje redondo.

En secreto se llevan las averiguaciones llegándose a la conclusión de que en Cádiz se puede encontrar todo lo necesario, ya que es una plaza portuaria curtida en aprestar buques para la Carrera de Indias, con una excepción: los pilotos. En efecto, al tratarse de una ruta nueva, no hay pilotos españoles capaces para afrontar la empresa. De ahí que las autoridades se asesoren sobre la práctica de los navíos de las Compañías Francesa y Sueca de las Indias Orientales y se barajen las posibilidades de llevar prácticos ingleses, holandeses, suecos o franceses. Finalmente, se decantan por los franceses (tal vez por las garantías que ofrecía el tronco común de las dinastías reinantes en ambas naciones), expertos en la navegación de China en los barcos de la compañía de Lorient.

Todo se preparó minuciosamente. En primer lugar, se establecieron las fechas más propicias para la navegación. Se zarparía de Cádiz entre el 15 de febrero y mediados de marzo para arribar en Cavite a comienzos de agosto (con vistas a evitar que los tifones estuvieran en todo su apogeo). Se haría la invernada en Cavite hasta enero, *“en que cesan los vendavales y nortes y proporcionan una temporada favorable antes de que aparezca la nueva monzón o estación de nordestes y lestes”* (que dura hasta mayo y junio), para emprender entonces la salida y tornaviaje a Europa, que *“es la regular y oportuna para que la recalada a España sea en todo junio o julio a más tardar”*.

En segundo término, se convinieron la ruta y las escalas. Se descartó hacer aguada en la Bahía de la Tabla (cerca de la futura Ciudad del Cabo, sede de una factoría de la VOC holandesa, donde era presumible que no fueran bienvenidos). No obstante, se consideró oportuno hacer escala en el archipiélago de las Mascareñas, en la isla de Borbón (hoy Reunión) o en Isla de Francia (actualmente Mauricio), a unas 100 leguas al este de Madagascar, supongo que porque no había otra opción y por la oportunidad de la nacionalidad de los pilotos, franceses, ya que desde 1665 se habían establecido colonos en estas islas que facilitaban las operaciones de la Compañía Francesa de las Indias Orientales, por ser estratégicas para el aprovisionamiento de refresco en la ruta de Asia.

Además, se programaron posibles escalas comerciales en Tranquebar y Calcuta, antes de proseguir la derrota por uno de los dos estrechos el de Malaca o el de Bangka y Sonda, aproando hacia el archipiélago de las Filipinas hasta la isla de Luzón y bahía de Manila. Asimismo, se plantea que *“no será preciso tocar en parte alguna para la vuelta, a menos que alguna avería lo haga oportuno para el remedio o refresco de víveres”*.

En tercer lugar, se proveyó de los instrumentos náuticos más avanzados, dándose orden expresa de llevar dos agujas azimutales para la dirección de derrotas. No se ha de perder de vista que las expediciones de la Armada tuvieron también una misión científica. Para este fin se embarcó en el *Buen Consejo* el teniente de fragata Juan de Lángara. Su presencia en esta expedición (y en algunas de las sucesivas) tenía la finalidad de adquirir una experiencia científica

de la ruta, con el propósito utilitario estrechamente unido a los objetivos mercantiles que animaban la empresa, ya que buena parte las actividades científicas se focalizaron en la cartografía hidrográfica, es decir, en la tarea de fijar lo más exactamente posible las coordenadas de un derrotero que se quería y se preveía que se siguiese practicando en el futuro.

Finalmente, se preparó con esmero el rancho y los fármacos (mostrando serias reservas, por desconocimiento, sobre los suministros que se podrían obtener en Filipinas para el retorno). Por otra parte, se afronta con cautela el aprovisionamiento para la larga singladura, ya que en los viajes de la Carrera, inferiores a tres meses, incluso si se navegaba desde El Callao, no se presentaban problemas de escorbuto, pero en esta nueva ruta se estimaba que en el viaje de ida se invertirían entre 5 y 6 meses, según la fortuna de las corrientes y los vientos, y que en el tornaviaje se tardarían unos 4 ó 5 meses.

Y es que en tan dilatada navegación, por climas diferentes y extraños (no hay una aclimatación previa de los individuos embarcados), existía el peligro de epidemias a bordo (tifus) o proliferación de herpes (a causa del sudor en climas cálidos y húmedos y la falta de higiene). Sobre todo, a partir de los 3 meses de estar sometidos a una dieta de menestra deshidratada, de frutos secos y frutas pasas (uvas, orejones, higos) y de bizcocho de trigo, aparecían los síntomas del escorbuto derivado de la avitaminosis procedente de la carencia de ingesta de hortalizas frescas y fruta, con el consiguiente sangrado de encías, caída de dientes y de pelo, edemas en los brazos, flebitis en las piernas, mala cicatrización de las heridas, irritabilidad, fiebre, convulsiones y shocks que podían conducir a la muerte. Para combatirlo, había que hacer provisión de un rancho especial que, además de animales vivos (gallinas, cerdos) para ir sacrificando a lo largo de la travesía o para el suministro de lácteos (cabras, incluso vacas), incluyese frutas frescas, como las naranjas y los limones, que sin embargo no duraban para tan larga travesía.

Y, en efecto, cuando se estaba aprestando el *Buen Consejo*, se calculó el rancho para 6 meses y la aguada para 7 u 8, por si no se pudiera recalar en las Islas Borbón o Mauricio y hubiese que navegar en derechura, aunque se recomendaba la escala para tomar refrescos. El cálculo se hizo para 500

individuos (entre la dotación, desde el capitán al último paje, y los pasajeros) y se puso gran cuidado en la calidad del rancho embarcado para que no se deteriorara, ya que debía durar para la ida y parte también para la vuelta, puesto que “[sic] en Filipinas es difícil el aprovisionamiento de los víveres necesarios”.

Así, se cargaron tocino y carne para 11 meses; 3.750 arrobas de vino de Jerez de la mejor calidad (porque debía durar también para el regreso); 632 arrobas de aceite para los gazpachos (que “*conviene dar a la tripulación al paso e inmediaciones de la línea del Ecuador*”) y para el alumbrado de la ida (“*a la vuelta se puede usar el aceite de coco adquirido en Filipinas*”); vinagre para los gazpachos y la sazón de las menestras, para higienizar las maderas eliminando insectos y larvas, desde los piojos a las chinches y las hormigas, y alivio para el dolor de las picaduras de los insectos y para las quemaduras del sol; aguada para 7 meses (“*por los derrames y mermas que pueda haber*”); sal y leña para 6 meses; queso para un mes (“*para los días especiales en que se sirve*”); garbanzos; bacalao; calabazas; menestra de arroz (“*sólo para la ida, porque en Filipinas hay abundancia para la vuelta*”); y pimientos y ajos para la ida (“*en Filipinas abunda este género*”).

Pese a las reticencias de los habilitadores españoles, para el tornaviaje los juncos chinos surtirían de productos alimenticios (trigo y cebada, azúcar y frutos secos y del tiempo y sobre todo uvas y naranjas), que se cargaron en grandes martabanos. Además, los capitanes podían aprovisionarse de un concentrado de carne en cubitos (“*pastillas portátiles de caldo que hice hacer en Manila*”, precursor del *Avecrem*) o de un extracto salado de carne de buey (antecedente del *Bovril*). La dieta se podía completar, en caso de hacer escala en Isla de Francia, con la sopa de tortuga, de gran predicamento para combatir el escorbuto (usándose la concha para hacer gelatina y la carne y hasta las vísceras para hacer un nutritivo estofado), ya que proveía de proteínas frescas.

Además de los víveres, y bajo la atenta mirada de los tres cirujanos de la dotación, se puso gran cuidado en subir a bordo doble caja de medicinas (“*porque no hay reemplazo bueno en Filipinas*”), conteniendo botes o frascos de “*sustancia de jalea real*” (cuyas propiedades se conocían desde el siglo XVII, al ser rica en nutrientes esenciales como proteínas, vitaminas, minerales y

oligoelementos); de *“polvos (propiedades antibacterianas contra infecciones) para remedio de los enfermos, por si llegasen a malograrse, en tan dilatado viaje, las dietas que son tan necesarias por lo muy expuesta que está la gente a el mal de escorbuto”*.

También se prevenía el mal de *loanda* (como se denomina el escorbuto en portugués, por la ciudad angoleña de Luanda), *“para cuyo preservativo conviene embarcar en frasqueras porción de agrío de limón preparado y así mismo algún espíritu de coclearia”* (en vinos y jarabes hechos con hojas de coclearia, un antiescorbúptico que se aplicaba con unas hilas de algodón al diente o muela enfermos). Además, se llevaban dos barriles de *“tintillo de Rota (como lo hacen los navíos franceses) por el beneficio que han experimentado con este género para las diarreas de sangre”*.

Ciñéndonos a la vertiente mercantil, las expediciones de la Armada (1765-1784) que abrieron la ruta gaditana a Manila, ofrecen una serie de enseñanzas interesantes. Por un lado, 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 sibucaoy y objetos de porcelana.

En 1784 se canceló la serie de estas expediciones realizadas en buques de guerra que aunaban intereses estratégicos, científicos y comerciales. Constituyeron un excelente ensayo para explorar una ruta negada a la marina española por más de dos siglos y medio y para conocer la realidad económica y, particularmente, mercantil de las islas Filipinas. Y sirvieron también para ofrecer a los mercaderes gaditanos una primera experiencia en el comercio directo desde Cádiz hasta los remotos confines de Asia y para demostrar la menor duración de la travesía en comparación con el sistema vigente hasta el momento (el viaje redondo, incluyendo la estadía se había reducido a dieciséis meses). Las Islas Filipinas, y con ellas todo el comercio de Extremo Oriente, quedaban desde ahora más cerca.

Tras la instauración del nuevo derrotero, tal y como era de esperar, se produce la oposición frontal tanto de parte de las otras potencias europeas con intereses comerciales en Oriente, como por parte de los propios beneficiarios del comercio del Galeón. Las autoridades españolas eran conscientes de una cuestión previa, la presumible impugnación por parte de otras naciones, en especial de las Provincias Unidas, del derecho de España a navegar por el Cabo de Buena Esperanza. Si bien es cierto que las denuncias no quitaron el sueño a los gobernantes españoles, que en ningún momento pusieron en entredicho la expedición, también es cierto que desde diversas instancias (y durante bastante tiempo) la cuestión fue objeto de un intenso debate.

En efecto, se asiste a la controversia de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, que podríamos resumir en los siguientes puntos:

1. Alegación de las Provincias Unidas, 1765. Se fundamenta en el artículo 5º del tratado de Münster de 1648 (dentro de la paz de Westfalia) y en el artículo 34º de la Paz de Utrecht (1713, copia del anterior), que recoge el Tratado de Tordesillas (1494), que a su vez se basa en la bula de Alejandro VI, con la exclusión de la Monarquía Hispánica de las *“regiones del Asia, la costa de Coromandel y Bengala, la Mar Roja y todo lo que depende de ellas”*. Obviamente, se produce la curiosa contradicción de que un país antipapista y calvinista fundamente la ilegalidad en una bula papal (tan denostada por haber dado origen al imperio colonial español) y en argumentos diplomáticos (en tanto en cuanto tengan vigencia los pactos) y no jurídicos.

2. Alegación de España a cargo de Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Real Audiencia de Manila, 1765. Demuestra el derecho de los españoles a utilizar esta vía rebatiendo la vigencia de las cláusulas del tratado de Tordesillas en el último tercio del siglo XVIII. Recurre a argumentos jurídicos como el derecho natural, el derecho de gentes y la doctrina asentada por los grandes tratadistas del siglo XVII.

De nuevo se produce una paradoja, ya que en la reivindicación genérica del *Mare Liberum* de Hugo Grocio, utiliza los argumentos de un holandés contra Holanda. Viana, además, aduce que las bulas papales atañían exclusivamente a las dos potencias católicas, España y Portugal, que se repartían el mundo (lo cual

era irrefutable) y no a Holanda (cierto), puesto que los territorios se cedieron a Portugal con *“la expresa condición de propagar la Religión Católica Apostólica Romana, perseguida por los holandeses”*.

Termina exponiendo la prueba factual de que ni España ni Portugal habían dejado nunca de navegar a uno y otro lado de la línea de demarcación del tratado de Tordesillas. Así, España había navegado por las costas del Brasil portugués (cierto) y Portugal había navegado por los mares de Japón y China en la demarcación de Castilla (cierto), concluyendo que el tratado bilateral de Tordesillas está obsoleto ya que no está siendo utilizado en la práctica en el siglo XVIII y que, en todo caso, Tordesillas sólo podía ser denunciado por Portugal, que no estaba interesado en removerlo cuando estaba transgrediéndolo en Brasil.

Cerrado el ciclo de la Armada, el circuito comercial de Manila se amplió en un segundo momento con la actividad de las compañías autorizadas por Carlos III a comerciar desde Cádiz en el ámbito del Pacífico. Así, la incorporación de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid se hace cuando ya la ruta ha sido plenamente consolidada por la Armada. Si los navíos de la Armada cumplían funciones militares, científicas y comerciales, el tráfico mercantil fue la única razón de toda esta otra serie de travesías emprendidas entre Cádiz y Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza.

No obstante, la actuación de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores no cumplió las expectativas que habían llevado a las autoridades a su autorización en 1776. Al parecer, los comisionados de Manila demostraron menos interés en enviar fletes de retorno a Cádiz que en participar en el tráfico tradicional del Galeón de Manila, comprando géneros procedentes de Cantón y remitiéndolos a Acapulco, tras conseguir su inclusión en el reparto del buque de la Nao de China ya desde el año 1780 y una Real Orden al año siguiente para garantizarse el permiso de la libre remisión a Manila de los beneficios obtenidos en el puerto mexicano.

La segunda licencia para el comercio directo con Manila le fue concedida en 1779 a la firma gaditana de Ustáriz y Llano San Ginés, autorizada 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 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 (más Guayaquil y El Callao) para venderlos, quebrando así el monopolio del Galeón de Manila sobre el comercio entre Asia y América.

Finalmente, la autorización para fundar la Real Compañía de Filipinas había sido otorgada por Carlos III, según se contemplaba en el artículo 50 de los estatutos, con *“el preferente objeto del bien de mis amados vasallos y que se fomenten la agricultura e industria de las islas Filipinas”*, obligando a la sociedad a invertir el 4% de sus beneficios anuales en el fomento específico en el archipiélago de estos dos ramos.

La presencia de la Real Compañía de Filipinas supuso el fin del monopolio de la Nao de China, pues combinó las expediciones comerciales por la ruta tradicional y las que navegaban al margen de la vía del Galeón siguiendo tanto la ruta del cabo de Hornos como la del cabo de Buena Esperanza.

La Compañía no escatimó esfuerzos para ampliar sus concesiones, de tal modo que cinco años más tarde (1790) obtenía la **supresión** de la escala forzosa en Manila, es decir conseguía el **comercio directo desde España con India y China**. La vía comercial con la India fue abierta en 1796, adquiriendo regularidad la línea **Cádiz-Tranquebar-Calcuta**, con numerosas expediciones entre 1797 y 1818, hasta el punto de convertirse en una de las más frecuentadas y de las más remuneradoras de todas las rutas abiertas por la Compañía, que por tanto realizó buena parte de su negociación al margen de Manila y por supuesto al margen de la ruta de Acapulco.

Del mismo modo, la Compañía de Filipinas abrió muy pronto una factoría permanente en **Cantón** que, junto con las de Manila y Calcuta (que también poseyó una sucursal en la costa de Coromandel desde 1818), compuso el cuadro de los establecimientos permanentes en Asia. La factoría sirvió preferentemente como **oficina consignataria** (no sólo para los barcos de la compañía, sino

también para otros), tanto a la hora de adquirir los productos chinos (té, sedas, porcelanas) destinados a Manila, como a la hora de colocar en China los productos procedentes de Filipinas.

En definitiva, tal y como ya se ha visto, en los años ochenta, la controversia se saldaba con una transacción: la permanencia del tradicional comercio de Nueva España, que conviviría con la consolidación legal del comercio directo de la metrópoli, mientras otra batería de medidas ensanchaba sustancialmente el papel del puerto de Manila en el comercio marítimo internacional. Así, el puerto de Manila conoció una progresiva reactivación a partir de la admisión de barcos asiáticos en 1785, de la admisión en 1790 de barcos de cualquier pabellón, siempre que no transportasen efectos europeos (aunque desde 1793 pudieron ser de cualquier origen), especialmente en los periodos de conflicto bélico con la consiguiente dificultad de abastecimiento. De este modo, Manila, entre 1790 y 1820 no sólo siguió siendo el centro del Pacífico español, sino también uno de los mayores puertos de Asia.