

SALVADOR BERNABÉU ALBERT  
Y CARLOS MARTÍNEZ SHAW  
(eds.)

Un océano de seda y plata:  
el universo económico  
del Galeón de Manila

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

SEVILLA, 2016

## Índice general

Presentación .....	9
LUIS ALONSO ÁLVAREZ: <i>E la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604</i> .....	25
CARMEN YUSTE: <i>De la libre contratación a las restricciones de la permisión. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610</i> .....	85
JEAN-NOËL SÁNCHEZ PONS: «Clavados con el clavo». <i>Debates españoles sobre el comercio de las especias asiáticas en los siglos XVI y XVII</i> ..	107
UBALDO IACCARINO: <i>El papel del Galeón de Manila en el Japón de Tokugawa Ieyasu (1598-1616)</i> .....	133
MANEL OLLÉ: <i>La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China</i> .....	155
INMACULADA ALVA: <i>Ciudad y comercio en el siglo XVIII. El Galeón de Manila en el desarrollo de la vida municipal</i> .....	179
MARÍA DEL PILAR MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO: <i>El Galeón de Manila, las bulas de Cruzada y las barajas de naipes. Las oportunidades de los asientos generales en la primera mitad del siglo XVII</i> .....	203
CONSUELO VARELA: <i>Microhistoria de un galeón: El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía (1684-1689)</i> .....	229
GUADALUPE PINZÓN RÍOS: <i>Las islas Marías: enclave estratégico de la ruta del Galeón de Manila</i> .....	247
SALVADOR BERNABÉU ALBERT: <i>Entre la desconfianza y la indecisión: las relaciones entre el Galeón y las Californias</i> .....	271

## ÍNDICE GENERAL

MARINA ALFONSO MOLA Y CARLOS MARTÍNEZ SHAW: <i>La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas</i> .....	307
MARÍA BAUDOT MONROY: <i>Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782</i> .....	341
MARÍA DOLORES HERRERO GIL: <i>El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)</i> .....	381
MARÍA DOLORES ELIZALDE: <i>El Galeón de Manila, visto desde el siglo XIX</i> .	409

## Presentación<sup>1</sup>

La incorporación por Miguel López de Legazpi de las Islas Filipinas a los dominios de la Monarquía Hispánica exigió inmediatamente la adopción de una serie de decisiones sobre la fórmula política de inserción del nuevo territorio, pero también la elección entre diversas opciones para llevar a cabo la colonización y el aprovechamiento económico de un espacio situado en los confines de la geografía imperial española, entre América y Asia, frente a poderosos vecinos y ricas regiones, en la linde de las posesiones portuguesas de las Indias Orientales.

Sabemos que el llamado *Reglamento* de 1593 marcó las directrices esenciales de la actividad comercial del archipiélago filipino hasta el momento de la independencia de la América continental. Sin embargo, LUIS ALONSO nos ofrece aquí una detallada exposición de los pasos, todavía vacilantes, que condujeron finalmente a estos textos fundacionales, a este diseño de un comercio entre el archipiélago y la costa occidental americana del Pacífico que acabaría por prevalecer sobre cualquier otra alternativa de las barajadas por los primeros colonos y administradores que se ocuparon del problema en España y en Indias. Una fórmula cuya génesis puede seguirse a través de un complejo laberinto de reales cédulas y otras disposiciones, de *pareceres* y dictámenes del Consejo de Indias, de informes y memoriales de los españoles ya asentados en la ciudad de Manila, etcétera.

Así, primero (entre 1565 y 1575) fue la exploración de las oportunidades que podía ofrecer el tráfico de las especias, el principal atractivo de la región, singularmente en este caso la canela, pero pronto la “quimera de

---

<sup>1</sup> Este libro se enmarca dentro de las actividades científicas generadas por el Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía “El Pacífico Hispano. Imágenes, conocimiento y poder” (PO9-HUM-5392), del que forman parte ambos coordinadores. Los diversos trabajos incluidos en el mismo fueron presentados y discutidos en diversos foros: desde un congreso inicial a diversas mesas redondas, conferencias y seminarios internos.

las especias” hubo de ser abandonada por la segunda opción, que a la larga se revelaría destinada a un brillante porvenir, el establecimiento de una línea comercial que uniera Asia y América a través de las Filipinas, una fórmula aplicada en la década siguiente (1575-1585) que se basaba en el envío al continente americano de productos chinos y filipinos (en una proporción cada vez más favorable a los primeros) contra los envíos oficiales del virreinato para mantener el dominio en el archipiélago (el *socorro*, que luego se llamaría el *situado*). Una fórmula que, sin embargo, sería ampliamente discutida en los años posteriores y generaría una literatura económica de relieve: la “ofensiva del Consejo de Indias” (que conllevaría las correspondientes réplicas de México y de Manila). El punto crucial era el de la avasalladora presencia en el mercado mexicano de las sedas chinas, que suponían una competencia inevitable para las telas ingresadas en Nueva España por la ruta del Atlántico: una realidad que seguiría vigente en el siglo XVIII, como demostrará la controversia recogida en el *Extracto Historial* de Antonio Álvarez de Abreu, y que se saldará en 1734 con la victoria de las tesis filipinas. La alternativa, puesta por primera vez sobre la mesa era el desarrollo productivo del archipiélago (referido singularmente en este momento a la minería del oro), una opción rechazada por los mercaderes de México y Manila, que consiguieron soslayar la prohibición del comercio transpacífico de 1586 mediante el consabido recurso de “se obedece pero no se cumple”.

Finalmente, llegaría, ante la realidad de la creciente exportación de sedas chinas (acompañada de otros factores, como la inflación causada por la plata y la transformación del sistema tributario español en las Islas), la regulación definitiva de 1593, esta sí bien conocida: comercio monopolizado por los mercaderes de Manila (con exclusión de portugueses, de mexicanos y de peruanos), titularidad estatal de los galeones y pagos en plata de la exportación desde las Filipinas. En los años siguientes, la *Ordenanza Nueva* de 1602 y la *Instrucción* de 1604 no harían sino confirmar las bases del sistema.

De este modo, el periodo anterior al *Reglamento* de 1593 aparece como un periodo ampliamente desregulado, una etapa de libre contratación que fue utilizada con provecho por parte de los mercaderes mexicanos y peruanos. CARMEN YUSTE describe las bases del tráfico durante estos años iniciales del comercio transpacífico. Las administraciones no pusieron restricciones ni sobre el número ni sobre la calidad de los géneros transporta-

dos, ni sobre la plata remitida como retorno de las exportaciones, ni sobre el número de barcos que podían hacer la ruta, ni tampoco sobre la navegación con China. Por otra parte, Acapulco tendió a funcionar como un auténtico puerto franco, que atraía irresistiblemente a los mercaderes peruanos y mexicanos en busca de especias y, sobre todo, de textiles asiáticos.

Sin embargo, como ya vimos, una serie de consideraciones por parte de las autoridades metropolitanas llevaron a acabar con este periodo de indeterminación, de órdenes y contraórdenes, y a imponer las normas restrictivas de la *permisión*. A partir de 1593, y a lo largo de la primera década del siglo XVII, el sistema pasó a estar regulado mediante una serie de disposiciones con fuerza de ley: el buque o contenido de la bodega del Galeón se distribuiría exclusivamente entre los vecinos de Manila, las terminales de la ruta transpacífica serían los puertos de Manila y Acapulco, la contratación directa con China quedaría expresamente prohibida, la plaza de Acapulco se cerraría a los comerciantes procedentes de Perú y Guatemala, el gobierno virreinal controlaría las remesas de plata en dirección a las Filipinas y los textiles provenientes de la Carrera de Indias serían protegidos frente a la competencia de los de procedencia asiática.

La implantación de semejante sistema obligó a la elaboración de una serie de nuevas estrategias por parte de los comerciantes mexicanos. Dicho brevemente, la adaptación a las nuevas circunstancias exigió, en particular, el asentamiento de los mercaderes novohispanos en Filipinas y la apertura de casas de comercio en la ciudad de Manila.

Como hemos observado, la opción del comercio transpacífico basado en el intercambio de las sedas chinas (y, naturalmente, de muchos otros artículos) contra la plata mexicana (y, como también veremos, algunos otros productos), no se asentó de modo definitivo hasta después de una década de experimentos y debates sobre el rumbo que debía seguir la economía insular. Una primera posibilidad, que era por cierto la que había llevado a los navegantes españoles a aquellas aguas, consistía en insertarse en el tráfico de especias de las islas moluqueñas, pero esta vía pareció cerrarse definitivamente a los pocos años: en 1568 para Pierre Chaunu o en 1575 para Luis Alonso. Sin embargo, las circunstancias que obligaron a descartar esta vía cambiaron en 1582, cuando se consolidó la Unión de las Coronas de España y Portugal, permitiendo el retorno de los españoles de Filipinas al ámbito del Maluco, un hecho que se encarga de ubicar en sus justas coordenadas JEAN-NOËL SÁNCHEZ-PONS.