



TRABAJO FINAL DE MÁSTER

“El Galeón de Manila, mucho más que una ruta marítima”

Autor: ANA MARÍA LINARES NIETO

Tutor: M^a MAR BARRIENTOS MÁRQUEZ

**MÁSTER EN PATRIMONIO, ARQUEOLOGÍA E HISTORIA
MARÍTIMA**

Curso Académico 2019/2020

Convocatorio de junio de 2020



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

ÍNDICE

1- Introducción.....	pág. 4
1.1.- Objetivos.....	pág. 4
1.2.- Metodología y Fuentes.....	pág. 5
1.3.- Estado de la cuestión.....	pág. 7
2- Breve contextualización histórica.....	pág. 10
2.1.- Los antecedentes.....	pág. 10
2.2.- Un acercamiento a la mentalidad de la época.....	pág. 16
2.3.- El Descubrimiento de la ruta.....	pág. 20
3.- Manila, el Parián y Acapulco: las bases para un nuevo comercio...	pág. 28
4.- El Galeón o cómo surcar los mares con una embarcación cargada de tesoros.....	pág. 49
5.- La presencia de las mujeres en Manila y en el comercio del Galeón	pág. 67
6.- La evangelización como forma de conquista.....	pág. 76
7.- La fascinación por lo exótico y el choque entre Oriente y Occidente.....	pág. 89
8.- Celebrar un hito o la Audiencia de las Señas.....	pág. 105
9.- Conclusiones.....	pág. 118
10.- Bibliografía.....	pág. 120
10.1.- Bibliografía.....	pág. 120
10.2.- Recursos web.....	pág. 121

RESUMEN

El trabajo se centra en el rastro humano generado por el Galeón de Manila, yendo un poco más allá de los movimientos económicos y del trasiego comercial, con el fin de acercarse a los modos de pensamiento y a las concepciones de la época. Se pone el acento en el choque cultural que se produjo en Manila, y se indaga de qué manera este choque amplió la visión hacia un mundo lejano e idealizado, como fue Oriente. En la experiencia humana y en la manifestación de lo exótico es donde se ha querido enfocar: en el encuentro entre hombres y mujeres diferentes, en el encuentro de culturas y religiones que, aún concibiendo el mundo y el cosmos de manera muy diversa, fueron capaces de convivir.

PALABRAS CLAVE: Galeón, Filipinas, Manila, Acapulco, intercambio, mercancías y choque cultural.

ABSTRACT

The work focuses on the human trace generated by the Galleon of Manila, going a bit beyond economic movements and commercial life, to get closer to the way of thinking and the worldviews of that time. The emphasis is placed on the culture clash that occurred in Manila, and it investigates how this shock expanded the vision to a distant and idealized world, as it was the East then. In human experience and in the manifestation of the exotic it is where that one has wanted to focus: in the encounter between different men and women, in the meeting of cultures and religions that, in spite of conceiving the world and the cosmos in a very different way, were able to live together.

KEYWORDS: Galleon, Philippines, Manila, Acapulco, exchange, merchandise and culture clash.

1.- INTRODUCCIÓN

El propósito de este trabajo es indagar los significados profundos que surgieron de la experiencia del encuentro entre seres humanos diferentes en el escenario de un territorio colonial como fue Filipinas, concretamente Manila, y de la experiencia humana del viaje en el Galeón. Se tratarán de establecer las conexiones comerciales, pero también de comprender los intereses que movieron a hombres y mujeres a formar parte de este engranaje económico, religioso y social, puesto en marcha a través de la travesía del Galeón de Manila. Se tratarán de abordar, además de los aspectos fundamentales como son el mercantil y el social, los aspectos simbólicos, rituales o lúdicos que dieron lugar al choque cultural y a la experiencia convivencial de grupos extraños entre sí; así como a unas formas concretas de entender el proceso civilizador y la relación con el mar y con los productos llegados de Oriente.

1.1.- OBJETIVOS

El objetivo fundamental ha sido recoger en nuestro trabajo la huella humana dejada en las islas Filipinas, concretamente en Manila, a partir de la puesta en marcha del tráfico mercantil llevado a cabo por el Galeón desde 1565 y durante doscientos cincuenta y seis años. Como objetivos específicos se señalan, por un lado, hacer visible esta huella que el Galeón dejó a través de los seres humanos que se hicieron en él a la mar, y que llevados por intereses comerciales, religiosos o por espíritu aventurero se instalaron en territorios muy alejados de sus lugares de origen; y, asimismo, rastrear sus manifestaciones culturales y rituales, sus costumbres y sus saberes, y el choque que supuso el encuentro con otros seres humanos ajenos y enculturados en otras corrientes de pensamiento, en tradiciones dispares y foráneas. Por otro lado, otro de los objetivos es rescatar las formas de pensamiento que dieron lugar a una determinada manera de concebir el mar, de navegarlo y de dotarlo de significados, teniendo en cuenta al Galeón como una unidad en sí mismo, penetrada por tensiones y por todo tipo de procesos humanos.

La investigación se centrará más en los primeros tiempos, en los que el choque cultural fue más perceptible y manifiesto. Se destaca a Manila como núcleo comercial, pero también como escenario que conglomeró costumbres, religiones y saberes a través del entramado formado por los diversos grupos humanos asentados en la ciudad, o por los colectivos que, a través del trasiego mercantil, tocaron su puerto y entraron a formar parte del engranaje humano.

Para ello se comenzará por echar una mirada hacia atrás, intentando rescatar a los primeros hombres que se atrevieron a enfrentarse al mar antes de que los grandes conquistadores le dieran a España las claves de la hegemonía marítima. Se realizará un movimiento de acercamiento a los modos de pensamiento que dieron como fruto el impulso colonizador y evangelizador, el establecimiento de las bases para las relaciones comerciales más complejas conocidas hasta entonces, y el descubrimiento de la ruta sobre la que se trazaría el recorrido del Galeón. Se trazarán conexiones entre la Manila y el Acapulco coloniales, y se dibujará un somero mapa en el que poder situar determinados puntos de confluencia humana, encuentro cultural y también conflictos y luchas de poder. Se seguirá la pista de los arsenales, las maderas y la mano de obra que hicieron posible que se construyeran las enormes naves que servirían para que la riqueza y el refinamiento oriental viajaran a Occidente, generando un mercado en el que también hemos indagado el rastro de algunas mujeres excepcionales. Y se centrará la mirada en lo exótico a través del verdadero roce de culturas, habido en la arquitectura, en las ceremonias religiosas, en el juego y la diversión, o en la indumentaria. Finalmente, de la mano de lo extravagante y llamativo, y penetrando más allá del miedo a la muerte y al peligro, se dará cuenta de un rito poco conocido y celebrado a bordo del Galeón, que recibió el nombre de “La Audiencia de la Señas”.

1.2.- METODOLOGÍA Y FUENTES

Además del interés histórico, un cierto interés antropológico ha sido el que ha marcado la línea de este trabajo. Habiéndose realizado ya una ingente tarea histórica en torno al Galeón resultaba especialmente atractiva la tarea de complementar todo este saber e información acumulados con una perspectiva en la que se pusiera más el foco sobre lo humano y sobre lo cultural. Se ha intentado poner más atención, por momentos, sobre lo más menudo y local, para confrontarlo con lo más intercontinental y global.

La metodología de trabajo empleada para la aproximación al estudio de Filipinas y del entramado que surgió en torno al Galeón, ha sido compleja, en el sentido de que no sólo se han perseguido generalidades, sino, también y, además, determinadas particularidades dispares y humanas dotadas de significado. Se ha pretendido acotar el periodo histórico con rigor, pero también estudiar las configuraciones mentales, sin las cuales no es posible la comprensión profunda de la etapa colonial o de cualquier otro periodo histórico. Se ha querido ofrecer una visión completa y omnicomprendiva que abarcara un micromundo como Filipinas, que fue, a la vez, el núcleo que interconectó todo el gran mundo conocido.

Con el fin de cumplir el propósito expuesto de este trabajo se propone usar como instrumento de análisis el enfoque hermenéutico o interpretativo de los textos y de la documentación seleccionada, sin pretender alcanzar una verdad única y definitiva, sino un tipo de conocimiento que de lugar a una perspectiva más que puede contribuir a arrojar luz sobre algún ángulo de la historia del Galeón, de los mares que atravesó y de las tierras a las que hizo más cercanas y accesibles.

El estudio se ha llevado a cabo a través de la recuperación de toda la bibliografía y fuentes que sobre el tema se han publicado, teniendo en cuenta de cuales de ellas se podrían obtener las visiones y la aproximación idóneas a la realidad filipina y a la del propio Galeón. Se ha constatado que existe una larga lista de investigadores que han encontrado en este ámbito un apasionante campo que tiene mucho que decir sobre la historia de España.

El primer paso para el arranque de la investigación fue la localización de publicaciones históricas que permitieran alcanzar una comprensión correcta de la realidad de un espacio que se vio expuesto a un conjunto de influencias en las que participaron tanto grupos humanos del sudeste asiático como grupos procedentes del Nuevo Mundo y de la España colonizadora. Seis de los textos, entre otros muchos artículos, son sobre los que se ha conformado el armazón teórico, estos se localizaron y fueron solicitados y obtenidos de la Biblioteca de Humanidades de la UCA. Ante las circunstancias de dificultad que impuso el confinamiento, el séptimo de los textos, considerados como muy importante para el desarrollo del trabajo, que no pudo ser solicitado por falta de tiempo, fue facilitado amablemente en pdf por Ana Ruiz Gutiérrez, profesora titular de la Universidad de Granada. Se contacto con ella a través de correo electrónico y siguiendo las indicaciones de Alberto Gullón, profesor titular de la Universidad de Cádiz. Gracias a ellos hemos podido trabajar con la valiosa información que nos brindó esta publicación.

Ante la limitación impuesta por el cierre de los centros universitarios, y queriendo aportar una perspectiva antropológica a la investigación, el siguiente paso consistió en realizar una búsqueda constante y casi diaria de artículos publicados en portales académicos y relativos al tema, con el fin de ir seleccionando material. Ha sido una tarea compleja, pero, al mismo tiempo, apasionante, la de interrelacionar los textos, simultanear lecturas, entresacar e ir extrayendo los datos y la información adecuados. Otro tipo de información ha sido, igualmente, extraída de bibliotecas y archivos digitales, como es el caso de algunos fotos y pinturas. Disponer de los cientos de artículos académicos, tesis e

investigaciones volcadas en red ha sido un recurso sin el cual este trabajo no hubiera visto la luz.

Se considera de primordial importancia referenciar dos textos, *El mar en la historia y en la cultura* (Eds. Alberto Gullón A., Arturo Morgado G. y José J. Rodríguez Moreno) y *América y el mar* (Eds. María del Mar Barrientos M. y Alberto J. Gullón A.), cuya lectura ha sido fundamental para comenzar a abordar los temas abordados en este trabajo.

Especialmente valiosas han resultado las aportaciones de Carlos Martínez Shaw, Carmen Yuste o Manel Ollé en *La ruta española a China*, y los muchos artículos publicados de los dos últimos autores.

La estructura del trabajo propuesta engloba siete apartados, entre los que el primero es una breve contextualización histórica conformada por una relación de aquellos que antecedieron en el mar a los grandes navegantes españoles, a los que intentaremos acercarnos a través del estudio de la mentalidad de la época y de la gesta de Urdaneta. El segundo apartado aborda la red de interrelaciones tejida en torno a Manila, el Parián como espacio específico, y Acapulco. En el tercer apartado se analizan los procesos constructivos, las técnicas, los materiales empleados en crear el Galeón. Las mujeres ocupan un lugar protagonista durante todo el cuarto apartado, en el que se entresacan historias de vida realmente peculiares. El quinto apartado está ocupado por la conquista evangelizadora sobre la que se cimentó el estamento colonial. El sexto apartado ha resultado ser uno en el cual la presencia de lo humano y el choque cultural han tomado cuerpo, alumbrando escenarios donde lo exótico, entendido como extraño para los distintos grupos humanos en contacto, se ha evidenciado. Y, finalmente, en el séptimo y último apartado, se ha contemplado el mar en su total magnitud, desde la completitud de sus significados y misterios.

1.3.- ESTADO DE LA CUESTIÓN

Como ya se ha referido anteriormente esta investigación, aunque concebida y elaborada desde la perspectiva histórica, se ha matizado desde el punto de vista de la antropología, y más concretamente desde la hermenéutica. Esta metodología valora especialmente el papel de las emociones, se impulsa y se inspira en la comprensión de textos; y desde ella se entiende que la experiencia artística, la realidad y el contexto histórico, la tradición o las emociones y sentimientos son aspectos que nos pueden asistir a la hora de alcanzar una más profunda comprensión de aquello que se quiere comunicar. Se considera que ninguno de estos elementos han de ser despreciados ni ignorados, y por ello es por lo que

el método hermenéutico puede ser contemplado como una revalorización de las humanidades, como una vuelta a formas más humanas de entender la vida, la historia o cualquier manifestación o suceso, en nuestro caso, del pasado.

Este trabajo se apoya en conceptos como “hibridación”, “choque cultural”, “liminalidad”, “hombres de frontera”, “interpenetración”, “interrelación”, “entramado” o “alteridad”, con el fin de aportar nuevos modos de interpretar y de acercarse, de una manera distinta, a los variados procesos generados por el Galeón, que fueron también humanos, además de comerciales, artísticos y político- sociales. El enfoque antropológico complementario se ha obtenido siguiendo la pista del choque cultural y del encuentro humano, y buscando inspiración en autores como Ricoeur, Eliade, Derrida, Gadamer, Beuchot, Geertz, Schleiermacher, Beauchamp o Augé, entre otros.

Por otro lado, respecto de los autores que en la actualidad se han ocupado de la investigación de los fenómenos sociales, cambios económicos y procesos de interconexión humana que originó la ruta del Galeón de Manila, como más recientes se reseñan a Antonio García-Abásolo, actual catedrático de la Universidad de Córdoba, con trabajos como “La vida cotidiana de los vecinos de Manila a través de sus testamentos e inventarios de bienes” (2019), “Occidente y Asia en las crónicas de Filipinas del siglo XVII. La atracción de China y la acomodación de la Monarquía Hispánica en las antípodas” (2017), y “Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII” (2015). Se ha ocupado de estudiar, entre otros muchos temas, el patrimonio americano y asiático en Andalucía o las relaciones entre españoles y chinos en territorio colonial.

Otra de las autoras, María del Carmen Yuste López, investigadora titular y Doctora en Historia Contemporánea y Profesora en la UNAM, ha aportado como últimos títulos: "La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta a la Casa de la Santa Misericordia, 1751-1758", en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, México, UNAM/IIH, 2016 y "La relación entre almaceneros novohispanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII", coordinación de María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Xavier Huetz de Lemps, 2017.

Se han producido interesantes colaboraciones como las de María Dolores Elizalde, Investigadora Científica en el Instituto de Historia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC); Xavier Huetz, Graduado en Historia, y Profesor de Historia Contemporánea en la Universidad de Niza-Sophia Antipolis; y Gonzalo Álvarez

Chillida, profesor titular de Historia del Pensamiento y de los Movimientos Sociales y Políticos en la Universidad Complutense, que han colaborado en la edición de *Gobernar colonias, administrar almas Poder colonial y órdenes religiosas en los imperios ibéricos (1808-1930)*, (2018). M^a Dolores Elizalde ha estudiado los procesos coloniales y postcoloniales en Asia y el Pacífico y la historia de Filipinas, entre otros muchos temas. Xavier Huetz ha investigado temas referidos al poder colonial, las órdenes religiosas y la corrupción de la administración española de Filipinas. Y Álvarez Chillida trabaja en la actualidad sobre el colonialismo español en Guinea desde la óptica de las relaciones interraciales entre colonizadores y colonizados.

Se destaca en esta relación a Ana Ruiz Gutiérrez, Licenciada y Doctora en Historia del Arte por la Universidad de Granada, Profesora e Investigadora en esta universidad, con trabajos como su tesis “*El tráfico artístico entre España y Filipinas (1565-1815)*” (2014), artículos como “Con velas de damasco y jarcias de seda: mujeres a bordo del Galeón de Manila, en *Lo que fue de ellas* (2018), y su publicación *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales*, (2016). Ruiz Gutiérrez trata las relaciones entre ámbitos distantes y también entre personas y mercancías valiosas desde el análisis de intercambio cultural que cambió el modo de concebir el mundo y de encontrar a los otros en lo exótico que el Galeón transportaba.

Fructífera es también la trayectoria de Marina Alfonso Mola, Licenciada en Filosofía y Letras y Doctora en Historia de América, que es actualmente Profesora de la UNED y ha participado en Proyectos de Investigación tan interesantes como *Las periferias del sistema comercial español, siglos XVII-XVIII* (2014-2016) y en exposiciones como *Viaja con nosotros II. Siglo XVI, la primera globalización* (2014). También trabaja con conceptos como globalización o unidad planetaria, y se ha ocupado de la historia de la economía marítima en la Edad Moderna y del Pacífico hispano.

Destaca también en esta relación Manel Ollé, actualmente Profesor titular en historia y cultura de la China moderna y contemporánea en el Departamento de Humanidades de la Universidad Pompeu Fabra, cuyos últimos trabajos han sido “La piratería china y las Filipinas” (2018) y “Proyectos de conquista y de comercio para China y el Sureste de Asia” (2018).

Finalmente se constata en la actualidad un interés en la América Latina por la historia mundial y por incorporar planteamientos del gran sociólogo e historiador Immanuel Wallerstein. En esta línea ha trabaja Mariano Ardash Bonialian, poniendo en relación la historia económica colonial con la de las economías-mundo de Asia Oriental, y realizando

otra conexión nueva, la existente entre el tráfico pacífico de la Nueva España y el del virreinato del Perú, y respondiendo, además, a la demanda académica que hasta ahora exigía prestar más atención al Pacífico hispanoamericano y contemplarlo como un todo, ya que de esta manera se obtendría una imagen mucho más completa de las políticas imperiales, de las estrategias criollas y del propio comercio ecuménico. Mariano A. Bonialian es Doctor en Historia por El Colegio de México e investigador del Conicet por el Centro de Estudios Avanzados de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, y, entre su extensa producción, señalamos algunos de sus últimos artículos, como son “La América española. Entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840” (2019) y “La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620” (2016).

2.- BREVE CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA

2.1.- LOS ANTECEDENTES

Se lleva a cabo esta breve contextualización con el fin de establecer los hitos que marcaron los conocimientos adquiridos sobre el mar y la navegación desde el siglo VII a. C. Pareciera, en ocasiones, que el descubrimiento de América hubiera sido un acontecimiento fortuito y, con frecuencia, se interpreta como desconectado de toda la tradición anterior.

Esta tradición, jalonada por hechos que habían conformado un corpus determinado y un singular modo de pensamiento, es la que impregnó a Colón de los saberes y de las ideas de su tiempo, y la que lo animó a acometer la empresa que culminó con el Descubrimiento de un Nuevo Mundo que haría temblar los cimientos de la religión cristiana, capaz sólo de concebir el planeta a través de las imágenes ofrecidas por las descripciones de la Biblia o a través de las concepciones elaboradas por la filosofía. Ya en el siglo VII a. C. los griegos habían descubierto el Atlántico, bautizando con el nombre de Columnas de Hércules a lo que hoy es el Estrecho de Gibraltar¹. Lo que facilitó la expansión de los conocimientos en geografía durante el siglo VI fue el espíritu filosófico y científico que caracterizó esta época, que supuso para los griegos poder recopilar la tradición de sumerios, acadios y babilonios. Hecateo en su obra *Períodos* ya señala la existencia de dos continentes: Europa y Asia, además de Libia, que era África para los griegos. Después de Heródoto, las nuevas aportaciones llegaron de la mano de Jenofonte, Tucídides, Platón

¹ WATSON, Peter, 2006, pp.669 y 670. Probablemente fueron ya descubiertas durante las expediciones fenicias a Tartessos y denominadas ya Columnas de Melkart, en honor al dios de la ciudad de Tiro.

y Aristóteles; y el gran Alejandro fue quien descubrió para los griegos el Próximo Oriente, inaugurando una etapa de progreso en el ámbito de las ciencias exactas².

Otra idea propuesta por Aristóteles, que defendía ya la esfericidad de la tierra, era que el océano Atlántico actuaría como espacio que separaba y unía, a su vez, a Asia y a Europa, y que estas dos masas de tierra estarían tocándose en algún punto. Propone, como defendía la tradición jónica, que existían tres continentes: África-Libia, Asia y Europa, aunque no propone sus límites ni su extensión³.

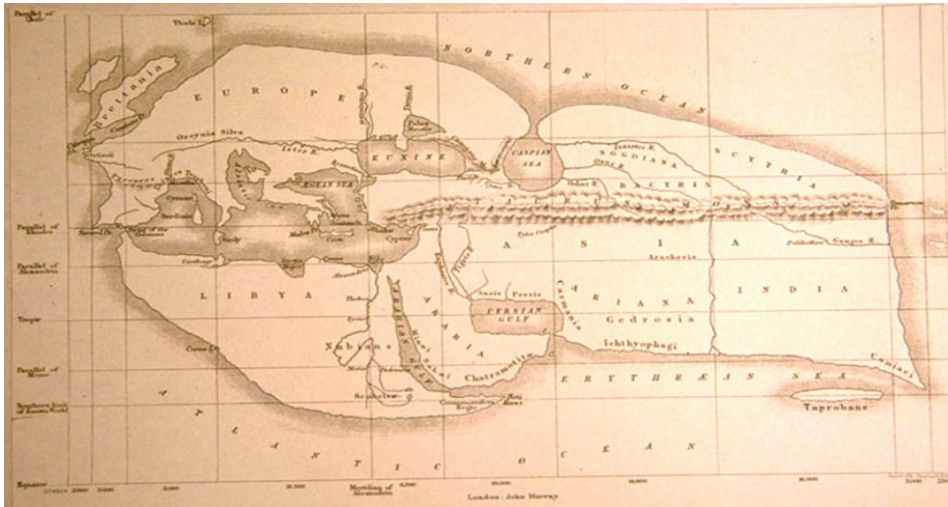
Del primer viajero marítimo que tenemos noticia es de Piteas, oriundo de Marsella, que, basándose en noticias de unos marineros que informaron de que las Columnas de Hércules no estaban siendo controladas por los cartagineses, emprendió la búsqueda del mar del norte con una nave más grande que la de Colón. Llegó a una tierra a la que denominó Tule, continuó por las costas septentrionales de Europa, bordeando Dinamarca y Suecia, hasta alcanzar el mar Báltico, donde dio con la tierra en la que se comerciaba con el ámbar. Poco después de su periplo volvieron los cartagineses a adquirir el control de las Columnas de Hércules, cerrando el paso hacia el Atlántico⁴. A finales del siglo III a. C., todos estos datos fueron recogidos por el geógrafo Eratóstenes de Cirene, que calculó el meridiano terrestre, con un bajo nivel de error, deduciendo que era posible llegar a la India desde Hispania bordeando África. Continuator de la obra de Eratóstenes fue Hiparco de Nicea, que calculó la duración del año tropical con sólo un error de 6 minutos. Ya en el siglo I a. C. los dos grandes geógrafos serán Artemidoro de Éfeso y Posidonio de Apamea, seguidores de las enseñanzas de Eratóstenes y de Hiparco. J. M. Porro (2004) señala que los conocimientos geográficos griegos fueron escasamente aprovechados por los romanos, y que será en el siglo II d. C. cuando el fenicio, Marino de Tiro, revitalice con su *Instrucción geográfica* el interés por las ciencias, obra en la que se basará Claudio Ptolomeo, a su vez, para realizar sus aportaciones a través de sus dos textos, el *Sistema Astronómico* y la *Guía Geográfica*, considerada esta última como la

² PORRO G., Jesús M^a, 2004, pp.56-59. Hecateo de Mileto (550-476 a.C.) fue un historiador focense que ya intentó separar el mito de la historia. Platón (427-347 a.C.) fue un filósofo griego, fundador de la Academia de Atenas, cuyo discípulo y continuador fue Aristóteles (384-322 a.C.), considerado padre de la lógica y la biología y maestro de Alejandro Magno (356-323 a.C.), que llegó a ser rey de Macedonia y conquistador de la mayor parte del mundo conocido. Tucídides (460-396? a.C.) fue considerado padre de la historiografía científica y autor de *Historia de la Guerra del Peloponeso*, obra que sería ampliada por el cronista griego Jenofonte (431-354 a.C.).

³ GARCÍA G., J. Antonio, 2015, pp.189 y 190. En el mapa de Agripa aparece por primera vez la representación de estos tres continentes.

⁴ WATSON, Peter, 2006, p.671. Thule fue la tierra buscada por los místicos nazis, a través de la Sociedad Thule, que era de carácter ocultista, convencidos que era la patria primigenia de la raza aria.

obra cumbre de la antigüedad⁵. Aunque muchas de las distancias expresadas en grados, en las que Colón se basó, resultaron erróneas, no podemos dejar de señalar que aportó datos importantísimos para una nueva concepción del mundo conocido hasta entonces.



Reconstrucción del mapa de Eratóstenes (s. XIX).
(<https://es.wikipedia.org/wiki/Erat%C3%B3stenes>)

Durante los siglos primeros en los que impera la religión cristiana en Europa se generan grandes contradicciones, pues; mientras, por un lado, los padres de la Iglesia griega pudieron haber estado influidos por conocimientos de las fuentes de Alejandría, que integraron en su teología patristica; por otro lado, se promulgó la idea de que la ignorancia era una virtud, lo que tuvo nefastas consecuencias, como la quema en el 390 de una sección de la Biblioteca de Alejandría por parte del obispo Teófilo o el asesinato en el 415 por las hordas cristianas de la gran matemática Hipatia. La lenta desintegración de los cimientos de la civilización romana y el comienzo del cristianismo inaugurarán un periodo de casi mil años de contención y freno que no acabarán hasta que nos alumbré el Renacimiento⁶.

Otra extendida leyenda, que figura en esta tradición occidental, nos relata la historia de la isla de San Brandán, que es colocada casi siempre en los mapas encima del Ecuador o cerca de Irlanda. Martín-Merás (2017) nos refiere la leyenda sobre el viaje que unos monjes irlandeses emprendieron en el siglo VI, señalándonos que algunas otras islas míticas serían Drog, Escotiland, Frisland, Icaria o Thule. Se seguirán representando en la

⁵ PORRO G., Jesús M^a, 2004, pp.56-59. Claudio Ptolomeo (100-150 d.C.) fue un eminente geógrafo, químico y astrónomo griego, autor del tratado astronómico Almagesto, que se conservó en manuscritos árabes y cuya traducción al latín se llevó a cabo por Gerardo de Cremona en el siglo XII.

⁶ MARTÍN F., J. Cándido, 1994, pp.357-390. Teófilo (?-412) fue un patriarca copto perseguidor de los paganos de Alejandría.

cartografía estos territorios imaginados y legendarios hasta casi un siglo después del viaje de Colón y, en cualquier caso, los descubridores de América quisieron ver en muchas de las tierras descubiertas las tierras legendarias que antes hemos referido, encontrando afinidades con las descripciones hechas con anterioridad sobre todas ellas ⁷.

Poco a poco también se fue conformando en el pensamiento europeo la imagen de Asia, alimentada por una leyenda difundida en relatos de la Edad Media, y referida a un reino perdido en el que el personaje protagonista fue un poderoso líder cristiano llamado Preste Juan⁸. Este reino exótico y perdido nunca fue hallado, pero sí fue representado en mapas de la época. Muchos estudiosos piensan que debió ser una derivación de una leyenda creada en relación con el personaje de Alejandro Magno.

Entre los siglos IX y XII se va a adoptar un modelo de mapa circular llamado de T en O ó *discario*. Este modelo perdurará durante los siglos XIII y XIV, y alcanzará a representaciones del siglo XV, en las que se podían apreciar tres grandes masas de tierra: Europa, África y Asia, referidas en la Biblia y entregadas a los descendientes de Noé. Este modelo había sido empleado por Isidoro de Sevilla y difundido por el Beato de Liébana, y evolucionará a partir de los mapas de Ebstorf y Hereford. La T mayúscula estaba formada por los tres mares conocidos: el Mediterráneo, el Negro y el Rojo, rodeados por el Océano y enmarcados en un círculo, la O mayúscula⁹.

Nos interesa también reseñar la figura de Marco Polo por lo que significó de ruptura de fronteras y de contacto cultural. En el primer viaje, en el que los hermanos Polo, Nicolás y Mateo, llegaron a la corte del jefe mongol, Kublai Kan, ya regresaron convertidos en sus embajadores. En el siguiente viaje, realizado en 1271, se llevaron consigo al hijo de Nicolás, llamado Marco, con a penas diecisiete años. Marco Polo, carismático e inteligente se hizo con el favor del Kan, convirtiéndose en su embajador para China y para Oriente durante quince años, a lo largo de los cuales adquiere muchísimos conocimientos y experiencia. Con motivo del acuerdo establecido entre el soberano de Persia y el Kublai Kan, a través del cual el persa solicitaba a este último una dama de alcurnia como esposa, los Polo son elegidos por el Kan como la escolta perfecta para que

⁷ MARTÍN-MERÁS V., M^a Luisa, 2000, p.68; y 2017, pp.31 y 32. En el famoso globo terráqueo de Martín de Behaim, de 1492, se puede leer que San Brandán llegó a la isla en el 565 d.C., allí vio cosas maravillosas y permaneció en ella siete años antes de regresar de nuevo a su país.

⁸ WATSON, Peter, 2006, p.679. El reino del Preste Juan fue ubicado más allá de Asia, y Marco Polo constató que había existido pero que desapareció derrotado por Gengis Khan.

⁹ PORRO G., Jesús M^a, 2004, pp. 62 y 63. Beato de Liébana (701-798) fue un monje del monasterio de San Martín de Turieno, autor de una Mapamundi, importante obra cartográfica de la Alta Edad Media, que aparece integrado en el prólogo del segundo libro de su *Comentario al Apocalipsis*.

la princesa llegara a destino, y se les concedió el permiso para regresar a Venecia, solicitado en retiradas ocasiones. Pertrechados con catorce naves, se hicieron a la mar en



(<http://ccat.sas.upenn.edu/romance/spanish/219/02romana/mapamundi.html>).

Zaiton, y probablemente los marineros fueron los que informaron a Marco de la existencia de Cipango, el nombre que entonces recibía Japón. A su regreso a Venecia Marco Polo escribió su famoso relato *La descripción del mundo*, que fue considerado un libro de literatura fantástica. No obstante, a través de este texto llegó a Europa una valiosísima información sobre la corte del Kan¹⁰. Fue, sin duda, una aventura dilatada y no menos arriesgada, en la que el éxito tuvo mucho que ver con la personalidad, la actitud ante el mundo y los conocimientos de los Polo.

Otro viajero incansable, digno de mención, y que refleja en su obra el choque cultural en hechos como la antropofagia, con la que se encontró en la capital de Mali, o como el esplendor de Bagdad y Damasco, fue el musulmán Ibn Battuta (1304- ¿1368 ó 1377?). Battuta fue autor de la obra titulada *A través del Islam*, escrita mediante relatos fantásticos propios de la época, y se convirtió en una fuente de información sobre el mundo musulmán de la Edad Media, aunque su obra no esté libre de errores geográficos. Este viajero musulmán se valió de la red solidaria establecida en base a la hospitalidad musulmana, a través de conventos, morabitos y hospitales financiados con fondos públicos para viajar a través de todo el mundo conocido por espacio de veinte años, aunque partió con la excusa de viajar a la Meca y cumplir con el precepto musulmán y de ampliar su formación jurídica en Egipto y Siria. Viajó desde la India a Tombuctú, visitó

¹⁰ WATSON, Peter, 2006, pp.677 y 678. Será esta tierra Cipango, la legendaria Japón perseguida por Colón, y de la que manaban cantidades ingentes de oro.

Samarqanda, costeó la orilla oriental de África y llegó al río Níger¹¹. Según J. M. Porro G. (2004) los árabes influyeron considerablemente en la recepción y transmisión del saber antiguo, fomentando los viajes, las exploraciones y la divulgación a través de relatos. Todo esto se vio favorecido por su curiosidad científica y por su talante comercial. Los califas árabes de Bagdad, Córdoba y El Cairo rivalizaron respecto a su afán de conocimiento, lo que impulsó los contactos entre monarcas a través de embajadas, así como la creación de una red de caravanas y de mapas e itinerarios que facilitó a los peregrinos sus desplazamientos. Los avances en geografía y en astronomía, basados en la ciencia hindú y persa, también se vieron enriquecidos por las traducciones que hicieron de la obra de Ptolomeo¹².

Sería a través de los contactos comerciales entre Bizancio y Florencia que la *Geografía* de Ptolomeo se redescubrió para Occidente a fin del siglo XIV. Sería Palla Strozzi, un rico florentino, quien adquirió en la capital bizantina algún texto en lengua griega conteniendo una copia de la obra que sería traducida por el gran humanista Manuel Chrysoloras o, por uno de sus alumnos, Jacopo d'Angelo¹³.

Probablemente también fue conocido por Colón el mapamundi que nos refiere Luisa Martín-Meirás (2006), elaborado por fra Mauro por orden del rey de Portugal en 1459 y que se encuentra en la biblioteca Marciana de Venecia.¹⁴. Este tipo de mapas no son más que el reflejo del afán de descubrimiento de nuevas rutas comerciales: es este el impulso que mueve al hombre a adentrarse en regiones no conocidas, casi todas ellas asumidas desde la leyenda o desde los relatos míticos que hacen abordar el concepto del *más allá* terreno o del *otro desconocido* a través de seres fantásticos o monstruosos y a través de tierras de promisión o de peligros. Este mapamundi es un claro ejemplo de que la Edad Media está dando paso al Renacimiento, y recoge el verdadero espíritu humanista, materializado en multitud de anotaciones que tocan temas cosmográficos fundamentales, cuestionan axiomas geográficos, y aportan una gran cantidad de datos y de información.

¹¹ SÁNCHEZ S., Arturo, 2012, pp.8-10. Este modo de relatar los viajes se conoce como género *rihla* y apareció en el siglo XII, de la mano de musulmanes andaluces y marroquíes que, bien tenían como objeto realizar la peregrinación a la Meca, o bien, alcanzar los grandes centros culturales árabes para aprender sus saberes.

¹² PORRO G., Jesús M^a, 2004, pp.65 y 66. Otras dos fuentes para el avance de la geografía y la cartografía surgieron con el llamado grupo de Rávena (s. VII), influido por la tradición griega; y en el ámbito franco-sajón, con los impulsos dados por Carlomagno y Alfredo el Grande (s. IX).

¹³ PIQUERAS H., Juan, 2017, pp.43, 49 y 50. Manuel Chrysoloras (¿?-1415), erudito y humanista bizantino del Renacimiento, promovió la enseñanza de la lengua griega, y recuperó el interés por el arte, la literatura y la mitología clásicas.

¹⁴ MARTÍN-MERÁS V., María Luisa, 2006, p.56.



Mapa de fra Mauro (1459) (https://es.wikipedia.org/wiki/Fra_Mauro)

Posteriormente, el mapa de Juan de la Cosa, ya mencionado anteriormente, se convirtió en otro de los hitos para la navegación. De este mapa nos refiere la Biblioteca de Defensa que es de una importancia fundamental, pues es la obra cartográfica más antigua conservada en la que ya aparece representado el continente americano, así como los descubrimientos que, en sus tres siguientes viajes, llevó a cabo Cristóbal Colón. En él se han incorporado, además, los descubrimientos de Ojeda, de Vesputio, del propio Juan de la Cosa, de Vicente Yáñez Pinzón y de Juan Caboto. Podemos apreciar figuras humanas que representan a distintos reyes, monumentos de la antigüedad, diferentes naves de la época, los vientos representados en la forma simbólica de soplonos, y la señalización de núcleos de población importantes, nombres de costa y de ríos. También podemos apreciar en la zona superior, en alusión a la figura de Colón, un recuadro con la imagen de San Cristóbal¹⁵.

2. 2.- UN ACERCAMIENTO A LA MENTALIDAD DE LA ÉPOCA

A la hora de acercarnos a los modos de pensamiento de la época que dio lugar al descubrimiento de estas grandes rutas comerciales y de nuevos territorios nos parece oportuno abordar la figura de Colón y su contexto histórico.

¹⁵ 03/04/2020 (<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=16822>). Juan de la Cosa fue un marino cántabro afincado en el Puerto de Santa María, que acompañó a Colón en sus dos primeros viajes, y en su carta universal fue el primero en representar América, aunque él y sus contemporáneos pensaron que era Asia.



Carta de Juan de la Cosa, 1500.

(<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=16822>)

Colón era un navegante genovés con un ingente proyecto, alumbrado por una gran idea, pero sin nobleza alguna en su apellido, sin linaje. Elevar a este hombre de incierto origen y otorgarle el cargo de almirante era alejarse de una de las virtudes que Alfonso X señalaba como imprescindibles para desempeñar este cargo, que era pertenecer a un linaje noble, además de ser conocedor de su oficio. Esta escalada social lo equiparó a un apellido tan ilustre como el de los Enríquez, linaje que, desde antiguo, había estado asociado a la institución del almirantazgo y que, en tiempos de los Reyes Católicos, alcanzó un poder y un peso político importantísimos en la figura de Fadrique Enríquez, que fue conde de Módice y ostentó el cargo de almirante de Castilla. El cargo poseía una gran carga simbólica, pues era la representación de una especie de *alter ego* del poder real, exigiendo el mismo respeto y sometimiento que eran debidos al propio rey. En Colón este poder se amplió, concediéndosele, además de las funciones de almirante y de virrey, las de portador del sello real, lo que lo convertía en validador y sustituto del rey en documentos oficiales, y respondía al afán de los Reyes Católicos por obtener una más eficiente gestión del territorio. A tal punto estuvo fusionada su persona a la dignidad del almirantazgo que su figura quedó unida para siempre, ya entre sus contemporáneos, al sobrenombre de *el almirante*. L. Lage E. (2019) nos relata que esta dignidad entroncaba con la tradición precedente del almirantazgo castellano. El cargo de almirante ostentado por Colón supuso beneficios económicos y el control jurídico sobre las costas, puertos y gentes de mar, que fueron de fundamental importancia para el éxito de los viajes. Este título concedido a

Colón significó el fin de la influencia castellana directa en los proyectos marítimos de la monarquía, y, así mismo, la transición que se estaba produciendo entre los modos de pensamiento medievales y los nuevos enfoques con que los Reyes Católicos van a tratar la gestión de los asuntos navales. El virreinato, una delegación que por tradición había recaído en personas emparentadas con la corona, y que entroncaba con la tradición legal e institucional catalano-aragonesa, adquiriría la novedad de no haber sido nunca detentada anteriormente por alguien *nuevo* y sin linaje, como fue Colón¹⁶.

En el sentido que expresa L. Lage E. (2019), Colón fue un hombre de transición, un hombre que marcó el lento y progresivo paso de una etapa que se cerraba, la Edad Media, y de otra que se vislumbraba en todo su esplendor, el Renacimiento. Es Colón un personaje que representa el *ya sí pero todavía no* de un tiempo apasionante, en el que aún estaban por llegar otros personajes igualmente intrépidos que continuarían el camino que él inició.

En estos grandes viajes se refleja, además del interés por descubrir nuevas rutas comerciales, una de las más significativas características del ser humano: su curiosidad intelectual. En nuestra era moderna, plagada de avances tecnológicos, salvando los proyectos vinculados a la carrera espacial, estamos lejos de comprender la mentalidad que llevó a hombres como Colón, Hernán Cortés o Magallanes a vivir una experiencia marcada por la osadía de penetrar lo desconocido. Sin apartarnos de que uno de los motivos que los movió fue el deseo de enriquecimiento o el de encontrar tesoros de leyenda, también estuvieron impulsados por una cierta dosis de curiosidad intelectual. Los nuevos territorios descubiertos por estos hombres supusieron un desafío para las ideas que sobre geografía se tenían en la Europa de aquella época. Se vieron amenazadas las firmes concepciones que existían sobre la naturaleza humana, la teología y la historia universal. Las riquezas de los territorios conquistados conformaron un nuevo pensamiento económico, en el que América adquirió el papel de tierra suministradora de recursos inagotables; y este nuevo pensamiento económico influyó decisivamente en las políticas desarrolladas en Europa a partir de este momento.

Étienne Pasquier, un abogado parisino (citado en Watson, P., 2006) escribía en 1560: “Es asombroso que nuestros autores clásicos desconocieran por completo esta América a la que llamamos Nuevo Mundo”. Los europeos no sólo tardaron en adoptar la idea de nuevas

¹⁶ LAGE E., Lorenzo, 2019, pp.25-37. Las Capitulaciones de Santa Fe concedían a Colón cinco privilegios: la capitania general de todas las tierras encontradas para él y sus descendientes, el nombramiento de virrey, una décima parte de los productos exportados de dichos territorios, la jurisdicción en cuestiones comerciales y, finalmente, el derecho de participación en el aprovisionamiento de los barcos que iniciaran actividad comercial con las nuevas tierras.

tierras, de nuevos mundos, sino que el descubrimiento de América fue algo sorprendente e inesperado, pues ni siquiera se sospechaba su existencia. Poco a poco en Europa irá surgiendo un ideario plagado de exotismos, que irá conformando a un *otro*, imaginado a partir de las reproducciones y dibujos de cronistas y de misioneros, pero será un *otro* percibido como lejano, y rodeado de un halo de *buen salvaje*, en algunos casos, o de *bárbaro*, en otras¹⁷.

John Elliott (citado en Watson, P., 2006) nos reseña que en una carta de Pedro Mártir de Anglería¹⁸ dirigida al arzobispo de Granada y fechada el 13 de septiembre de 1493, se lee “¡Levantad el espíritu..., escuchad el nuevo descubrimiento!”, y refiriéndose a Colón, nos cuenta que “...ha regresado sano y salvo. Dice que ha encontrado cosas admirables: ostenta el oro como prueba de las minas de aquellas regiones”. De Anglería nos sigue hablando de que Colón había descubierto un mundo de

salvajes pacíficos, que iban desnudos y vivían de lo que les proporcionaba la naturaleza. Tenían reyes; peleaban entre sí con palos y arcos y flechas; y aunque estaban desnudos, rivalizaban por el poder y se casaban. Adoraban a los cuerpos celestes, pero la exacta naturaleza de sus creencias religiosas era todavía desconocida.

Al año siguiente, en 1494, de Anglería escribió (citado en Watson, P., 2006) que “al referirnos a este nuevo país debemos hablar de un nuevo mundo, tan distante se encuentra y tan carente de civilización y religión”¹⁹.

El humanista francés Louis Le Roy, (citado en Watson, P., 2006), haciéndose eco de la envergadura de este descubrimiento, hizo la siguiente comparación:

No creáis que existe algo más honorable... que la invención de la imprenta y el descubrimiento del nuevo mundo; dos acontecimientos que siempre he pensado es posible comparar no sólo con la antigüedad sino con la inmortalidad²⁰.

Sin embargo, en el siglo XVI no existió una conciencia real de la trascendencia del descubrimiento de ese Nuevo Mundo. La muerte de Colón ni siquiera se menciona en la

¹⁷ WATSON, Peter, 2006, p.699. Se puede llegar a proponer que la mentalidad no cambió, de repente, por el descubrimiento fortuito de una nueva tierra, sino que, además, desde una perspectiva ontológica, América fue una *invención* del pensamiento occidental, fue *des-ocultada*, *des-encubierta*. Fue encontrado algo real, existente, pero que no formaba parte del mundo occidental.

¹⁸ Pedro Mártir de Anglería (1457-1526) fue un humanista y cortesano al servicio de los Reyes Católicos y de sus sucesores. Fue miembro del Consejo de Indias (1520-26) y cronista de Indias (1520), ocupó diversos cargos eclesiásticos y llevó a cabo una misión diplomática a Egipto. Se le conoce principalmente por sus escritos acerca del descubrimiento de América.

¹⁹ WATSON, Peter, 2006, p.694. América fue *des-encubierta* para ser cubierta y oculta muy pronto a causa de los afanes civilizatorios de quienes ostentaban la hegemonía, que superpusieron sus formas de gobierno, su religión y sus tradiciones culturales.

²⁰ Ídem., p.700. Louis Le Roy (1510-1577) fue un sabio y humanista francés, que escribió su obra en latín, y viajó por Francia, Alemania e Inglaterra aprendiendo costumbres y tradiciones.

crónica de la ciudad donde falleció, Valladolid, pues fue alguien que adquirió reconocimiento muy lentamente, de forma que no será hasta 1614 cuando el gran Lope de Vega lo dibuje como un héroe en su obra *El Nuevo Mundo descubierto por Cristóbal Colón*. Esto nos hace tener idea de que este acontecimiento no fue asumido en toda su magnitud por un mundo en el que las percepciones temporales y los impactos causados por las novedades se articulaban según unos parámetros completamente diferentes a los que hoy conocemos²¹.

El encaje de lo *diferente* no excluyó sentimientos de peligro y amenaza, y comenzó a modelar las mentalidades desde la dialéctica del *otro*, de los *otros*, aún más allá de la sorpresa y del miedo. Colón se refirió a estos nuevos humanos como *pobres*, expresando así un sentimiento compasivo. No pertenecían a ninguna de los dos grupos humanos conocidos por aquel entonces, los moros y los negros, con los que los cristianos medievales estaban bien familiarizados. Esto supuso un verdadero reto para la Iglesia, que alumbraría la esperanza de un nuevo comienzo, de una posible recuperación de las comunidades primitivas en una tierra nueva alejada de los vicios, de la corrupción y de la insatisfacción religiosa que arrastraba el continente europeo por aquel entonces. La evangelización de estos territorios resultaría un proceso complejo y laborioso que abordaremos en siguientes apartados²².

2.3.- EL DESCUBRIMIENTO DE LA RUTA

La primera expedición en llegar a Filipinas fue la de Fernando de Magallanes, en la que iba como piloto Juan Sebastián Elcano (1519-1522)²³. Magallanes descubre en este viaje el estrecho que conecta el Atlántico y el Pacífico. En marzo de 1521 el portugués llegó al archipiélago de las Filipinas, a las que puso el nombre de San Lázaro, entrando en contacto también con las islas Desventuradas, que pudieran ser las de Pukapuka y Flint, y también con las islas Marianas. En esta primera expedición es en la que el cronista Antonio Pigafeta toma los primeros datos etnográficos sobre los indios chamorro²⁴. El 27 de abril Magallanes pierde la vida en la isla de Mactán enfrentándose a unos indígenas, parece ser que desatendiendo su objetivo principal que era alcanzar la Especiería o las

²¹ WATSON, Peter, 2006, p.700. La obra de Lope de Vega es una obra de teatro en verso que relata la gesta de Colón, tratando de transmitir la idea de que España era una nación cristiana y vigorosa guiada por reyes virtuosos que apoyaron y financiaron a uno de sus más leales servidores.

²² Ídem., p.701. La Iglesia Católica europea sufría una grave crisis por la aparición del protestantismo, y llegó a contemplar el Nuevo Mundo como la oportunidad de crear una iglesia nueva.

²³ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.51.

²⁴ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, p.48, en *La ruta de española a China*.

Islas Molucas²⁵. Fueron dos las naves que, una vez alcanzadas las Molucas, intentaron el primer viaje de regreso. Una de ellas, la capitaneada por Gonzalo Gómez de Espinosa, lo hizo en dirección al este, sin lograr su objetivo; la otra fue la nao Victoria²⁶. Esta nao, cargada de especias y liderada por Juan Sebastián Elcano, dejó atrás el archipiélago filipino y superó un durísimo viaje, llegando el 6 de septiembre de 1522 a Sanlúcar de Barrameda, mismo puerto desde donde había zarpado la expedición, completando así la primera circunnavegación de la tierra. Carlos V estaba convencido de los beneficios que supondría el comercio de especias y sin dudar de que el Tratado de Tordesillas de 1494 le concedía el derecho de explotación de las Molucas, funda una Casa de la Contratación en La Coruña para gestionar este negocio²⁷.

Nos sigue informando E. Descalzo Y. (2015) que desde La Coruña zarpa en julio de 1525 la segunda expedición en dirección a las Molucas capitaneada por García Jofre de Loaysa, con J. S. Elcano como segundo de a bordo, pues su experiencia en la primera expedición le hacía indispensable. La flota arribó a las islas Molucas en octubre de 1526, después de quince meses de navegación. Los enfrentamientos con los portugueses en la isla de Tidore obligaron a los españoles a acordar una tregua. En 1527 los españoles que sobreviven tienen que prender fuego a la última de sus naves y quedan varados en el archipiélago. Las cuatro naves que formaban la flota de esta expedición fueron azotadas por una tempestad al cruzar el estrecho de Magallanes, alcanzando destinos diversos: la carabela *San Lesmes*, tras explorar la costa de la Tierra de Fuego, se perdió en el Pacífico; otra carabela, *Santa María del Parral*, consiguió arribar a la gran isla de Mindanao; el patache *Santiago* navegó desde el estrecho de Magallanes hasta la costa occidental de Méjico, llegando al puerto de Mazatlán; y la nave capitana, *Santa María de la Victoria*, sí consiguió llegar a las Molucas, concretamente a la isla de Halmahera²⁸.

En 1526 Hernán Cortés recibe de Carlos V la orden de intentar llegar a las Molucas por mar desde Nueva España y averiguar qué había sido de la expedición de García de Loaysa. Se organizará así la tercera expedición, comandada por Álvaro de Saavedra, que zarpará con tres naves a finales de octubre de 1527 desde Zihuatanejo (Méjico) para llegar a Mindanao en febrero de 1528 y continuar su travesía hacia las Molucas. A lo largo de esta travesía Álvaro de Saavedra rescatará, en Tidore, a los supervivientes de la anterior

²⁵ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.51.

²⁶ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, p.48, en *La ruta de española a China*.

²⁷ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, pp.52 y 53.

²⁸ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, pp.48 y 49, en *La ruta de española a China*.

expedición, se enfrentará a los portugueses en la isla de Ternate, e intentará en dos ocasiones el regreso a Nueva España por el Pacífico sin conseguirlo. La última de las naves de la expedición, la *Florida*, regresó de nuevo a las Molucas al mando de Pedro Laso, tras haber fallecido Saavedra. Álvaro de Saavedra descubrió la isla de los Reyes y otras islas en el archipiélago de las Marshall, y desde las Molucas, en esos dos intentos por conseguir culminar el tornaviaje, realizó el descubrimiento de las islas Schouten, el reconocimiento de Nueva Guinea y el descubrimiento final tanto de las islas del Almirantazgo como de algunas islas de las Carolinas²⁹.

Según A. Mira Toscano (2016) el matrimonio de Carlos V con Isabel de Portugal, celebrado en 1526, relajó las tensiones entre España y su vecino, y a través del tratado de Zaragoza de 1529, Castilla renuncia al comercio de las especias. En el Pacífico, las zonas de influencia respectivas de estos dos países quedarán establecida en 297,5 leguas a oriente de las Islas de Maluco, con lo que Portugal concentrará a partir de este momento todos sus esfuerzos y energías en Oriente, y España lo hará en América, sin olvidar sus pretensiones de establecer conexiones con Oriente desde territorios americanos³⁰. M. Alfonso Mola y C. Martínez Shaw (2007) redundan en esto señalando que este tratado pone fin a una primera etapa de navegación española en el Pacífico, pero que, muy pocos años después, se iniciará otra con la expedición que entre 1536-37 se organizó al mando de Hernando de Grijalva. En un principio Grijalva tuvo como misión transportar bastimento para Pizarro desde Méjico a Perú. De sus dos naves, una, la *Trinidad*, regresó a Méjico, mientras la otra, la *Santiago*, navegó desde el puerto de Paita, en Perú, realizando la primera travesía al sur del Ecuador y naufragando frente a las costas de Nueva Guinea, donde serían rescatados por el gobernador portugués de las Molucas³¹. También E. Descalzo Y. (2015) nos informa que al mando de Grijalva zarpan del puerto de Acapulco las naves Santiago y Trinidad, con el fin de atender el auxilio que Francisco de Pizarro había pedido a Hernán Cortés para resistir a los ataques indígenas sufridos en los alrededores de Lima. Una vez arribadas al puerto de Paita, en Perú, Pizarro ya había controlado la situación y, transcurridos unos tres meses, despide a las naves con presentes de agradecimiento para Hernán Cortés. Mientras la *Trinidad* regresa a Nueva España, Grijalva decide, contra su tripulación, seguir navegando con la *Santiago* con el fin de descubrir nuevos territorios. Pero después de meses de dura navegación sin obtener

²⁹ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, p.49, en *La ruta de española a China*.

³⁰ MIRA T., Antonio, 2016, p.108.

³¹ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, p.50, en *La ruta de española a China*.

ningún resultado se tomó la decisión de regresar a Nueva España y, aunque Grijalva se empeñó en volver a intentar el tornaviaje, se acordó poner rumbo a las Molucas, destino al que la *Santiago* y su tripulación nunca llegaron³².

A partir de aquí se abandonaría la idea de alcanzar las islas de las especias y se plantearían otros objetivos, iniciándose una nueva etapa en la que la colonización de las islas Filipinas fue prioritaria, a fin de establecer una ruta que conectara estos territorios con los de la América española. Según M. Alfonso Mola y C. Martínez Shaw (2007) a partir de este momento se van a organizar las expediciones desde Nueva España. Entre 1542-1545 será Ruy López de Villalobos quien, atravesando las islas de Revillagigedo, las Marshall y las Carolinas, alcanzó Mindanao, pasando a la isla de Sarangani, ya en el archipiélago filipino. Con la preocupación de encontrar la ruta de vuelta a Méjico se envió al *San Juan de Letrán* en dos ocasiones con este fin, sin conseguirlo³³. Nos dice E. Descalzo Yuste (2015) respecto de esta expedición que zarpó del puerto de Navidad con una flota de seis naves que en ellas viajaban además de soldados y marineros, cuatro sacerdotes seculares y cuatro agustinos. Tras una travesía de tres meses por el Pacífico, habiendo alcanzado la isla de Mindanao, desde el archipiélago de San Lorenzo realizaron el descubrimiento de varias islas, bautizando a la isla de Leyte con el nombre de *Filipina*, en honor al futuro rey Felipe II, que se hizo extensivo a todo el archipiélago. Explorarían sus costas, sentando las bases para el que sería un asentamiento fundamental en el comercio entre Oriente y el Imperio español. Sin haber conseguido alcanzar las costas de Nueva España, y encontrándose las naves en un penoso estado debido al azote de las tempestades del Pacífico, Villalobos se ve obligado a pactar con los portugueses el regreso en buques lusos, por la ruta de la India y África, para poner a salvo a los ciento cuarenta y cuatro supervivientes de su tripulación, que en 1548 tocan tierra en Lisboa. Villalobos no regresó, muriendo asistido por San Francisco Javier en la isla de Amboina, en las Molucas³⁴.

Juan C. Solórzano F. (2019) nos informa de que las pérdidas económicas y humanas de las expediciones españolas supusieron rotundos fracasos, pero, no obstante, a través de ellas se logró conseguir una valiosísima información geográfica y el hallazgo de nuevos territorios, así como constatar la existencia de un activo comercio en aquellos archipiélagos asiáticos. Se comprendió la importancia económica de China y de Japón, y

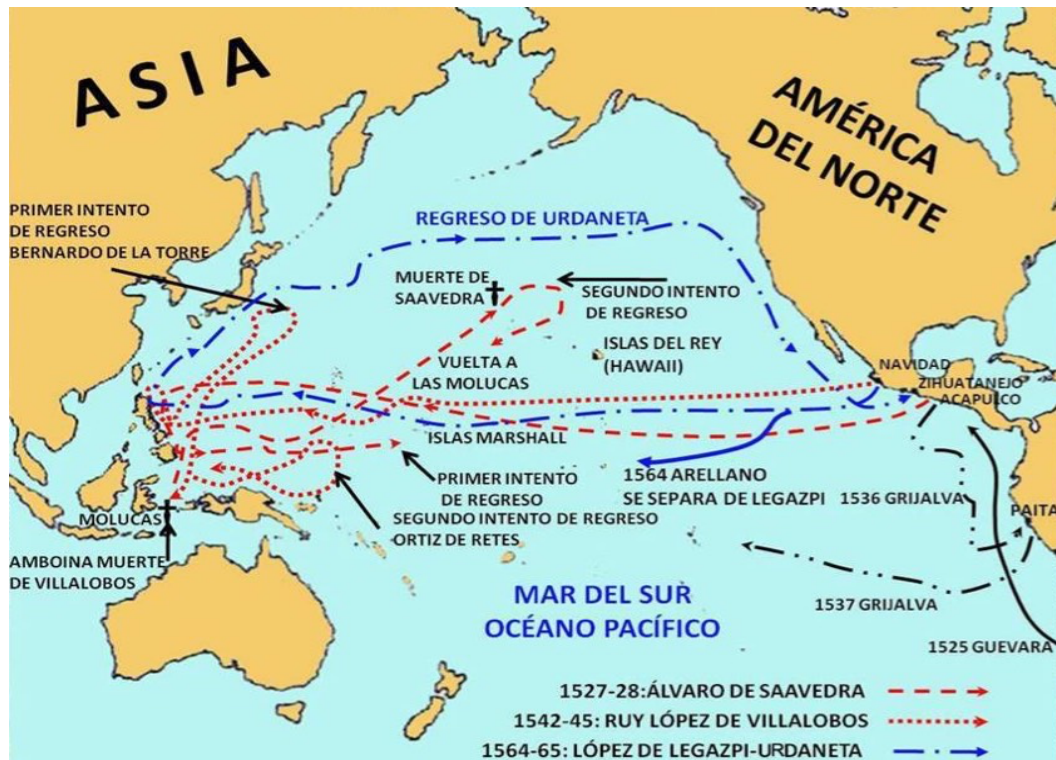
³² DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.53.

³³ MARTÍNEZ-SHAW, Carlos; ALFONSO M., Marina, 2007, p.52, en *La ruta de española a China*.

³⁴ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, pp.54 y 55. y SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, p.53.

³⁴ Ídem., pp.55 y 56.

las Filipinas se revelaron como tierras ricas en jengibre, canela y oro. Se impuso la necesidad de descubrir y saber utilizar para una fructífera navegación las corrientes y los vientos del océano Pacífico.



(<https://lapascata.net/2018/01/27/espanoles-pacifico/>)

Según E. Descalzo Yuste (2015) la malograda empresa de Villalobos provocó que durante veinte años se paralizara cualquier esfuerzo por organizar ninguna expedición; aunque fue un objetivo suspendido, no olvidado³⁵. El interés se reavivará de nuevo en la figura del fraile agustino Andrés de Urdaneta, que pertenecía a una familia acomodada de la burguesía vasca. Urdaneta se formó en cosmografía y matemáticas, y con sólo 17 años participó en la expedición comandada por Loaysa, en calidad de contador de la nao *Sancti Spiritus*, entre cuyos pilotos iba Elcano, y bajo cuyas órdenes estuvo. Se reveló como un extraordinario observador, dejando ricas descripciones de los aborígenes de las Islas Marianas o de la Isla Mindanao. Su problema fue que, a finales de octubre de 1526 y tras una desastrosa travesía por el Pacífico, sólo alcanzó las Molucas una de las naves de la expedición en la que él viajaba, la *Santa María de la Victoria*. Quedó, pues, Urdaneta sin posibilidad de regreso y sin auxilio por parte de Nueva España, y obligado a permanecer

³⁵ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.55.

allí por espacio de nueve años, tiempo que aprovechó para adquirir conocimientos y prestigio³⁶. Este fraile convenció a la junta de pilotos de Méjico convocados por el virrey de Nueva España, Luis de Velasco (1550-1564) de que era perfectamente factible encontrar el perseguido tornaviaje, o lo que es lo mismo, la ruta de regreso hasta las costas americanas desde el sudeste asiático, pues la ruta de ida ya era conocida. El virrey, no sin antes consultar con el rey Felipe II, recibió de este la orden de poner en marcha una nueva expedición para alcanzar las islas Filipinas, tratando de no incumplir al Tratado de Tordesillas³⁷. Según José L. Casado S. (2009) la Audiencia aportó los recursos para que Urdaneta dirigiera, en el Puerto de Navidad, la construcción de una flota con materiales traídos desde el Cantábrico. Esta flota, compuesta por la nao *San Pedro*, la *San Pablo*, los pataches *San Juan* y *San Lucas*, y un bergantín, zarpó el 21 de noviembre de 1564 bajo el mando del capitán general Miguel López de Legazpi. Legazpi fue recomendado y propuesto al virrey Luis de Velasco por el propio Urdaneta, pues, además de ser paisanos, entre ellos existía una gran amistad. También seleccionó para que le acompañasen en la travesía a cinco frailes agustinos, entre los que iría Martín de Rada, que tenía gran prestigio como astrólogo, matemático y geómetra³⁸. Según Manel Ollé (2009) la presencia de vascos en esta expedición fue numerosísima. El autor nos relata que

En la nave *San Pedro*, de quinientos toneles, capitana de la flota que partió del puerto mexicano de Barra de La Navidad, Jalisco, el 21 de noviembre de 1564, viajaban además de Miguel López de Legazpi y Gurruchátegui, con el rango de capitán general, y del agustino cosmógrafo Andrés de Urdaneta, los también vascos Francisco de Astigarribia, contra maestre; Martín Ibarra, maestre; Andrés Mirandaola, sobrino de Urdaneta; Felipe Salcedo, nieto de Legazpi; Martín de Goiti, capitán; Andrés Ibarra, alférez; Fray Andrés Aguirre. También iba con ellos un navarro, el misionero agustino y también cosmógrafo y embajador por tierras chinas Fray Martín de Rada.

En la nave *San Pablo*, de trescientos toneles, viajaba como capitán Guido Labezarri, cuyo nombre aparece escrito a veces como Labezares, Labazaris y La Basarri –que llegaría a ser el sucesor de Miguel López de Legazpi como Capitán General de las Filipinas desde 1572–, así como Fray Pedro de Gamboa. Completaban la flota un galeón y dos pataches en los que viajaban, entre otros vascos registrados en la

³⁶ CASADO S., José L., 2009, p.63.

³⁷ El Tratado de Tordesillas fue el compromiso suscrito en la localidad de Tordesillas (Valladolid, España) el 7 de junio de 1494, entre los representantes de Isabel y Fernando, reyes de Castilla y de Aragón, por una parte, y los del rey Juan II de Portugal, por la otra, en virtud cual se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del Nuevo Mundo mediante una línea situada a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde.

³⁸ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp.54 y 55. y GIL, Juan, 2007, p. 35, en *La ruta española a China*.

documentación, Juan Lazcano, secretario; Pedro Guevara; Amador Arriaga, piloto; Juan Aguirre, Juan Zamudio, Pedro Arana, Alberto Orozco, Felipe de Salcedo, Luis de la Haya, Juan de Goiti, Juan de la Isla, Diego de Herrera, Andrés de Carchela, Martín de Ibarra, Esteban Rodríguez y muchos otros vascos cuyos nombres no figuran en la relación respectiva³⁹.

Urdaneta estaba convencido de que el objetivo de alcanzar las Filipinas no estaba justificado si no era para liberar del cautiverio a los españoles que, participando en expediciones anteriores, habían sido hechos prisioneros por los infieles y, a los que, consideraba, la corona les debía este rescate. El fraile persiguió en esta expedición el descubrimiento de Nueva Guinea o la llamada *tierra austral*, a la que se le suponían grandes tesoros y riquezas, que también fascinó a Colón, y que podríamos identificar con la mítica tierra de Ofir. Sin embargo, fallecido el virrey Velasco en julio de 1564, el visitador Valderrama, en quien recayó la responsabilidad, decidió obedecer a Felipe II, enviando la flota a Filipinas. Influyó en esta decisión el capitán de la nave almiranta, Juan Pablo de Carrión, a quien asustó la ruta propuesta por Urdaneta, plagada de riesgos, que no embarcó, pero que sí fue autor de un pliego cerrado en el que se daban instrucciones a Miguel López de Legazpi, y que sería abierto en plena travesía, el 25 de noviembre de 1564, para que se pusiera rumbo hacia los Malucos. Según Juan Gil (2013) esta intervención de J. P. de Carrión fue providencial, pues salvó a la flota de acabar en estrepitoso fracaso si se hubiera intentado alcanzar Nueva Guinea, tal y como había ocurrido en ocasiones anteriores. Desoír a Urdaneta fue lo más acertado⁴⁰. Estuvo formada esta expedición por ciento cincuenta hombres de mar, doscientos soldados y cinco religiosos agustinos, y zarpó con el objetivo de conquistar las islas Filipinas⁴¹. La expedición que salió del Puerto de Navidad, en Jalisco, descubrió toda una serie de islas en el archipiélago de las Marschall antes de tocar tierra en la isla de Cebú, ya en el archipiélago filipino; y, finalmente, consiguió hallar el camino de vuelta a Nueva España⁴².

J. C. Solórzano F. (2015) nos comenta que, en la isla de Bohol, en el archipiélago de las Visayas, fue donde Legazpi logró establecer una alianza con el gobernante Dato Sikatuna⁴³, para trasladarse luego a la isla de Cebú, centro de comercio más poblado

³⁹ OLLÉ, Manel, 2009, p.65, en *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*.

⁴⁰ GIL, Juan, 2007, pp.36-38, y ALFONSO M., Marina y MARTÍNEZ-SHAW, C., 2007, pp.60-63, en *La ruta española a China*

⁴¹ MELLÉN, Francisco, 2009, p.23, en *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés Urdaneta*.

⁴² MARTÍNEZ-SHAW, C. y ALFONSO M, 2007, p.52, en *La ruta española a China*.

⁴³ El *sandugo* fue un pacto de sangre, realizado el 16 de marzo de 1565 en la isla de Bohol en Filipinas, entre el explorador español Miguel López de Legazpi y Datu Sikatuna, jefe de Bohol para sellar su amistad siguiendo la

donde desde siglos antes ya existía un animado comercio. Allí arribaban barcos cargados de porcelanas, especias, sedas, hierro y mercancías procedentes de Oriente, que eran intercambiadas por los dos productos en los que la isla era rica, la madera y el oro. En esta isla de Cebú fundará Legazpi, el 27 de abril de 1565, la villa de San Miguel, que se convertirá en centro neurálgico para llevar a cabo la conquista de las Filipinas y articular una red comercial sin precedentes⁴⁴.

Partiendo de la isla de Cebú el 1 de junio de 1565 la nao *San Pedro*, capitaneada por Felipe de Salcedo, nieto de Legazpi, y dirigida por Urdaneta, alcanzó el puerto de Navidad el 1 de octubre de 1565, y el 8 del mismo mes el de Acapulco, con una tripulación agotada y enferma, de entre la que dieciséis hombres habían perdido la vida. De doscientos tripulantes sólo quedaron dieciocho con capacidad para cumplir sus funciones al tocar tierra. Aunque se consigue, así, el regreso a Méjico desde Filipinas⁴⁵.

Cabe señalar que en esta expedición ocurrió un hecho no siempre recordado: el patache *San Lucas*, al mando de Alonso de Arellano, se separó de la flota en el trayecto de ida e intentó por su cuenta el tornaviaje, culminando la primera travesía del Pacífico en dirección oeste-este, logrando alcanzar las Filipinas semanas antes que Urdaneta. Arellano cargó su nave con la preciada canela y regresó a Méjico, pasando por las Marianas, bordeando la costa de Japón, y aprovechando el impulso de los vientos y de las corrientes llamadas del Kuro Shivo. Arellano consiguió llegar a Acapulco el 17 de julio de 1571, por una ruta similar a la que descubriría Urdaneta meses más tarde. No obstante, la vuelta de Poniente se inauguró oficialmente en octubre de 1565, como anteriormente hemos señalado, con la llegada de Urdaneta a Acapulco, pues Arellano no ofreció datos náuticos fiables que garantizaran seguridad en travesías de vueltas futuras. Por el contrario, los diarios del tornaviaje de Urdaneta, repletos de datos y detalles, sí que servirían para realizar de forma más segura el viaje de regreso; es por esto por lo que se consideró a Urdaneta como el verdadero artífice de esta proeza⁴⁶.

La llegada de Urdaneta y su escasa tripulación al puerto de Acapulco fue una gesta sin precedentes no sólo por lo que supondría para la corona española y para el comercio mundial, sino por los obstáculos que debieron superar los hombres que se atrevieron a emprender esta aventura, aún a riesgo de perder sus vidas. Como nos relata J. C.

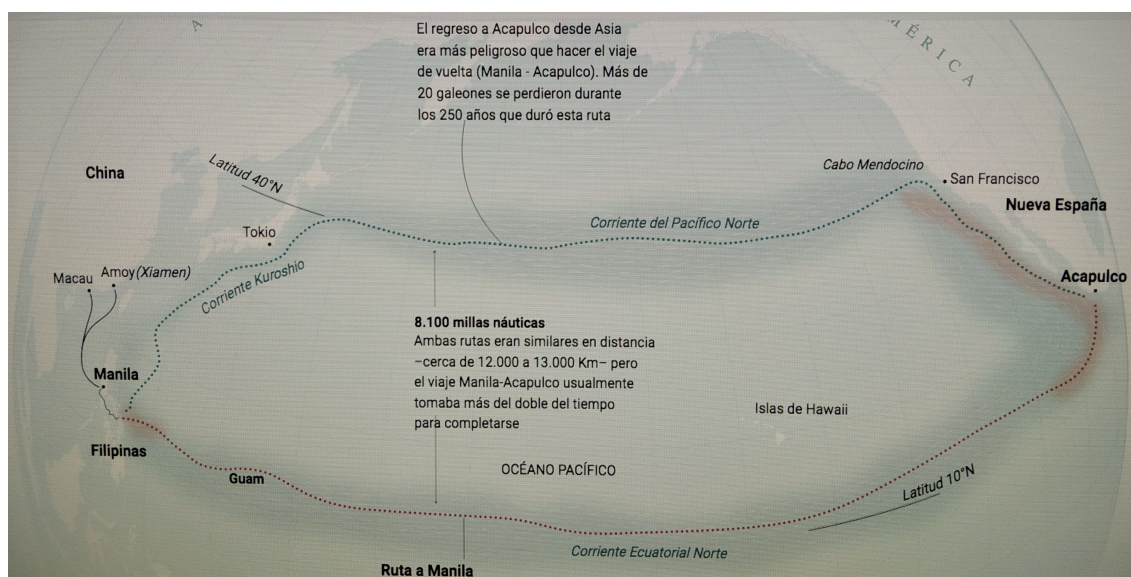
tradición tribal. Es considerado como el primer tratado de amistad entre los españoles y los filipinos. "Sandugo" es una palabra que en el idioma visayo significa "la misma sangre".

⁴⁴ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, p.55.

⁴⁵ Ídem, p.120.

⁴⁶ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp. 56 y 57 y MARTÍNEZ-SHAW. C. y ALFONSO M., Marina, 2007, pp.52-54, en *La ruta española a China*.

Solórzano F. (2015), aunque la travesía de Acapulco a Manila se podía cubrir en un par de meses o, incluso, en solo cincuenta días, el regreso podía durar cuatro, cinco y hasta seis meses, tiempos en los que la inseguridad debida a los vientos o a las corrientes se unía el peligro de topar con barcos japoneses o piratas, obligando a las embarcaciones a navegar en zigzag para intentar eludir estos riesgos. A los peligros propios de estas largas travesías a través de un bravo y desconocido mar como era el Pacífico había que añadir unas condiciones pésimas de vida: falta de alimentos y de agua potable, y, como consecuencia, el azote del escorbuto⁴⁷.



(South China Morning Post)

3. MANILA, EL PARIÁN Y ACAPULCO: LAS BASES PARA UN NUEVO COMERCIO

Resulta oportuno conocer las causas que habían convertido al sudeste asiático en el centro de confluencia del rico comercio con el que se encuentran los españoles cuando colonizan esta zona. Sabemos, según J. C. Solórzano F. (2015), que los chinos habían comerciado desde principios del año mil con monedas de cobre y, posteriormente, con papel-moneda, sufriendo diversos procesos de inflación y devaluación, y generando una enorme corrupción. La incertidumbre provocada por este tipo de moneda sería solventada con plata poco tiempo atrás a la llegada de los españoles. Este metal sería reconocido como reserva de valor, y aunque era escaso y caro, comenzó a ser utilizado por los mercaderes para sus transacciones y en forma de pequeños lingotes, que eran pesados con escalas de joyería y cortados con tijeras especiales. Esta moneda no era emitida por el Estado, sino

⁴⁷ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, p.57.

que cualquier persona podía recurrir a esta manera de certificar y, por tanto, pagar con este material. La dinastía Ming aceptó este nuevo sistema y decidió combatir la corrupción reordenando el pago de tributos y exigiendo el pago con plata en bruto y no en especies, de forma que en 1570 más del noventa por ciento de los pagos fiscales en Beijing se realizaban en plata. Esto significó que un elevado número de súbditos chinos se vieron obligados a disponer de este metal para gestionar correctamente su negocio y pagar sus impuestos al Estado, sin que el Imperio dispusiera de minas de plata con las que abastecerlos⁴⁸.

España se encontró con unas condiciones inmejorables cuando conquistó Filipinas. En 1567, durante el reinado del emperador Longing, se promovió una política de apertura para el comercio marítimo en la provincia de Fujian, que hasta entonces había permanecido cerrado durante décadas como reacción contra la piratería japonesa. Se permitió que zarparan cincuenta naves, bajo un estricto control, con destino a Malaca, Borneo, Johor, Manila, Champa y Luzón. En 1575 llegaron a ser cien naves, aunque muchas más eran las que comerciaban escapando al control oficial. Las nuevas medidas no suavizaron las duras restricciones que el gobierno chino imponía al comercio japonés y a la entrada de extranjeros, esto último impidió que cualquier gestión llevada a cabo por las embajadas españolas fructificase y se pudiera establecer un punto concreto en territorio chino que sirviera de enclave para el comercio. Sí que el encuentro se hizo realidad a través de las interacciones comerciales en territorio filipino⁴⁹. Así, J. C. Solórzano F. (2015), nos informa de que cuando los españoles llegan a Manila hay establecida allí una comunidad de aproximadamente ciento cincuenta chinos, aunque muchos más ocupaban ya otras islas de las Filipinas. Será a partir de estos años cuando los galeones españoles empiecen a traer grandes cantidades de plata extraídas de las minas de México y de Perú, y se decida el asentamiento en la isla de Luzón, estableciendo su centro de operaciones en el privilegiado puerto de Manila, ciudad a la que Felipe II concedió el título de *insigne y leal* en 1574, nombrándola *cabeza de Filipinas*⁵⁰ tan sólo unos años después, en 1595. A partir de 1572 España diseminó puestos militares en las capitales más importantes con fines recaudatorios y para apoyar las labores de evangelización. Unos diez años más tarde se plantearon los primeros intercambios

⁴⁸ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp.58 y 59.

⁴⁹ OLLÉ, Manel, 2007, p.66, en *La ruta española a China*.

⁵⁰ Se convirtió así Manila en la ciudad más importante, donde Felipe II mandó fundar una Audiencia, el más alto órgano judicial, ensalzando la catedral con la dignidad de Metropolitana y concediéndole un escudo de armas, cuyo diseño mandó ejecutar a través de un decreto real de fecha 20 de marzo de 1596.

comerciales con Nueva España cuando los españoles comienzan a adquirir a bajo precio los primeros textiles procedentes de China, transportados cada año hasta Manila por más de tres mil mercaderes chinos que también suministraban alimentos, vestidos, caballos y vacas. Aproximadamente veinte embarcaciones eran fletadas ya a mitad de 1580 por prósperos mercaderes con destino a Filipinas desde el puerto de Yuegang con toda clase de mercancías, como sedas, algodón, porcelanas, azúcar, hierro, castañas, harina, gallinas, naranjas, marfiles, jamones, lacas, pólvora, gemas, sillas, mesas, ganado vacuno y caballar. La travesía desde el puerto de Yuegang al de Manila se hacía por medio de pequeños canales y con el riesgo permanente de la piratería, por lo que los chinos que actuaban como agentes comerciales esperaban a las embarcaciones en la pequeña península de Cavite, cercana a Manila. El enorme interés por establecerse en Manila estuvo también mediado por el afán de conquistar la isla de Luzón y explotar sus minas de oro; así como por su posición estratégica. Manila, que también comenzó a ser abastecida de arroz y mantas de algodón provenientes de Ilocos, con las que se elaboraban las velas de los galeones, fue fundamental en el comercio de ultramar. Del mismo modo, la provincia de Luzón se convirtió en puerto de socorro al que arribaban juncos provenientes de India, Macao y China cuando la climatología impedía llegar a la propia Manila⁵¹.

Antes de comentar las primeras interacciones entre chinos y españoles nos parece interesante señalar el mapa social con el que se encuentran los españoles al llegar a Filipinas y con el que nos ilustra Ana Ruiz Gutiérrez (2005). La autora nos informa de que se trata de una sociedad formada por grupos indígenas en los que se ha producido un profundo mestizaje, mezclándose el elemento indonesio, el negrito (pigmeo), el chino y otras etnias del entorno. Era una sociedad políticamente compleja, formada por pequeñas unidades políticas independientes, unidas por lazos de parentesco y gobernadas por hombres principales: son las llamadas *barangays*, que oscilaban entre treinta y cien miembros. Estos *barangays* estaban formados por un primer grupo compuesto por la élite y dirigido por el *dato*, personaje de gran prestigio social, que cumplía una doble función: era poseedor de las riquezas precisas para la celebración de rituales mediados por los espíritus de los antepasados y de la naturaleza, y también era responsable de mantener la paz entre las diferentes étnicas; un segundo grupo eran los nobles o *maharlica* que debían obediencia al *dato* y representaban la fuerza a la hora de establecer la paz entre los

⁵¹ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp.60 y 61.

distintos *barangays*; un tercer grupo, los *timavas* o *timaguas*, hombres libres que realizaban algún tipo de actividad para el *dato*, a los que podríamos considerar plebeyos; un cuarto grupo eran los *aliping* o siervos adscritos a la tierra, eran dueños de su hacienda y tenían la obligación de donar al *dato* la mitad de su cosecha aunque no de seguirle si este se trasladaba; y el grupo final estaba compuesto por los esclavos o *aliping sa guiguilir*, que no poseían vivienda propia, desempeñando su trabajo en casa del señor, que les cedía parte de su tierra para su beneficio. Nos cuenta A. Ruiz G. (2005) que, sin conocer cómo se produjo su llegada, los primeros pobladores de Filipinas fueron los negritos o pigmeos oceánicos, pertenecientes a la etnia de los pigmeos de raza negra de Malaca y Nueva Guinea; luego llegarían pobladores protomalayos procedentes de India y China; en tercer lugar y alrededor del 300 a. de C. y hasta el siglo XIII llegan grupos malayos de cultura avanzada que desplazaron al resto hacia las zonas montañosas del interior; y poco antes de la colonización española llegan los elementos musulmanes, a fin del XIV⁵².

Tras la colonización, los dos grupos sobre los que articuló el comercio, según Manel Ollé (2007), que fueron chinos y españoles, convivieron en Manila durante más de dos siglos. Aunque está reconocido que la vida en la ciudad hubiera sido inviable sin la presencia asiática, sin embargo, se les despreciaba y marginaba, se les apartó en un gueto cerrado en el arrabal, fuera del recinto amurallado, del que de noche no podían salir. Fue, por tanto, una relación mediada por la necesidad comercial pero marcada por las diferencias culturales y religiosas, y los conflictos que dieron como resultado inestabilidad social e institucional. Esta relación con matices contradictorios generó un proceso que, por un lado, favoreció la emigración de los chinos de Fujian a las islas cercanas a Luzón; y por otro, introdujo sus formas regionales de comercio en un circuito mucho más amplio, en el que se vieron implicados Fujian, Manila y Acapulco, y que facilitó la entrada de moneda acuñada con la plata procedente de Méjico. Manila se convirtió en un puerto internacional, al modo en que Macao y Malaca lo fuera para los portugueses, que por su posición privilegiada recibía productos de un amplio radio a su alrededor para luego canalizarlos en dirección a las metrópolis⁵³.

Se generará un rico y fluido intercambio en el que la variedad de mercancías transportadas de Manila a Méjico superará cualquier ejercicio de imaginación: porcelanas chinas, piedras preciosas, y semipreciosas como el jade, el ámbar o la madreperla, marfiles

⁵² RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, pp.51-55.

⁵³ OLLÉ, Manel, 2007, pp.66-68, en *La ruta española a China*.

tallados, sedas, perfumes, cera, y pólvora; sándalo de las islas Timor, alcanfor de Borneo, canela de Ceilán y Mindanao, y nuez moscada de las Molucas; jengibre y algodón de la India; además de hierro, estaño, alfombras persas, lana de camello; y de origen japonés,



Mapa de la isla de Manila del Libro do Estado da India Oriental, Portugal, 1646, manuscrito iluminado, fols.417v-418, Londres, British Library, Sloane 197 (Manel Ollé, Las relaciones de China y España en el siglo XVI, 2007)

biombos, arcones, relicarios, cajoneras, cofres y joyeros, abanicos y peines. Aunque lo máspreciado era el trabajo de orfebrería oriental en oro. Todo esto se intercambiaba por productos llegados de Hispanoamérica, siendo los más caros, debido a su larga travesía, el vino y el aceite de oliva andaluces, además de madera. También llegaban productos para los españoles que habitaban la colonia como ropa y calzado, libros, papel y tintes mejicanos, tabaco y alimentos como garbanzos, cacao, sandías, vid e higueras. Y, como producto valiosísimo, el grueso de la carga, que se podría estimar entre uno y varios millones de pesos, lo constituía la plata; cuyo destino era principalmente China, y en menos medida Indochina, Siam, Japón, Malasia, Ceilán y la India⁵⁴.

Resultó el comercio tan rentable para los españoles porque, a fin del XVI, la plata intercambiada por oro en Cantón adquiría en China el doble de valor: mientras un comerciante intercambiaba once onzas de plata por una de oro en España, en China recibía por la misma cantidad de plata dos onzas de oro. Esto explica las grandes cantidades de oro que se enviaron, a través de los galeones de Manila, a Acapulco. Los galeones fueron el elemento que posibilitó la creación de un eje transpacífico que dio

⁵⁴ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp.61-63, y RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, p.221.

lugar a un flujo continuo entre Extremo Oriente y México de mercancías orientales y plata americana. Según el investigador Mariano Ardash B. (citado por J. C. Solórzano F., 2015), durante la primera mitad del siglo XVII, la cantidad de plata traída de Acapulco a Manila supuso entre cincuenta y una y ciento dos toneladas, o lo que es lo mismo, entre dos y cuatro millones de pesos por año. Este eje transpacífico contribuyó a la monetización de China y la India y permitió que el mundo hispanoamericano se inundara y distribuyera por el orbe manufacturas y productos procedentes de China y la India, basándose en una forma de emprendimiento propiamente hispanoamericana. Con la conexión comercial que se estableció a través del galeón de Manila los españoles cambiaron las reglas e integraron el Nuevo Mundo a la antigua red de comercio asiático-europeo, provocando en el ámbito del comercio mundial un impulso sin precedentes⁵⁵. En cuanto a la percepción y a la experiencia sobre aquella nueva tierra A. García-Abásolo (2011) nos comenta que Filipinas se fue conformando en el imaginario español como el lugar lejano y exótico por excelencia, y se fue alimentando por la información que aportó la vida en Manila, convertida en una experiencia dura debido a la frecuencia de las lluvias torrenciales y de los terremotos, sólo compensada por la oportunidad de enriquecimiento que suponía el nuevo comercio entre Manila y Acapulco. La ciudad de Manila, protegida por murallas, estuvo al mismo tiempo permanentemente amenazada desde el exterior por los holandeses y especialmente, por los ingleses; y desde el interior por los sangleyes, de los que dependían su abastecimiento y sus mecanismos comerciales. Filipinas fue un territorio asumido desde lo paradójico: como lugar lejano en distancia, pero cercano en afecto, lugar donde era fácil hacer fortuna, pero difícil de habitar, lugar aparentemente pacificado pero codiciado por otras potencias, y tanto puerta hacia Oriente como fin de un imperio. El exotismo que despertó Manila estuvo también fundamentado en los pocos productos que habían llegado a Occidente hasta entonces y en los relatos no del todo veraces de autores como Marco Polo o John de Mandeville. Así también a través de las cartas de habitantes de Manila a sus familiares en España se ha podido conocer que el sentimiento hacia Filipinas era de lugar apartado y extraño a la vez que lugar unido al mundo español⁵⁶. Debemos tener en cuenta que, durante la formación de la colonia, en el último cuarto del siglo XVI, hubo un gran periodo de incertidumbre en el que se consideró aquel asentamiento como una simple etapa transitoria anterior a lo que sería la conquista de China, idea que se alimentó desde el primer momento. Este afán conquistador es

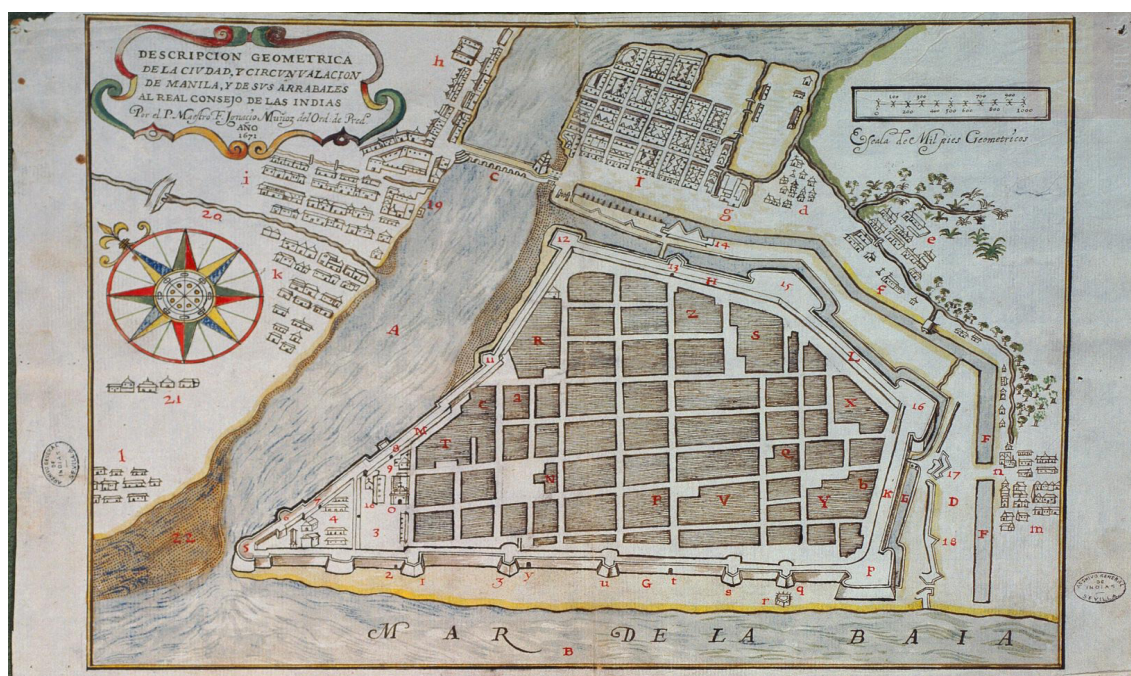
⁵⁵ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, p.63 y 64.

⁵⁶ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2011, pp.71-85.

comprensible debido a que tan sólo cincuenta y sesenta años antes habían tenido lugar los grandes descubrimientos de las tierras americanas, pero estuvo articulado no desde la realidad sino desde el desconocimiento del gigante chino y de las fuerzas e intereses que actuaban en la zona. Tras el fracaso de varias embajadas enviadas a la corte imperial china y el abandono de varias iniciativas de conquista propuestas por gobernadores y cargos eclesiásticos a la corona, la llegada al trono de Felipe II a la corona portuguesa, inaugura un tiempo de sensatez en el que España toma verdadera conciencia de la enorme debilidad de la colonia de Filipinas, amenazada desde todos los flancos que la rodean. Esta percepción de enclave amenazado daría lugar a la toma de decisiones como fue la de amurallar la ciudad, convirtiéndola en una ciudad enlace concebida no desde la política de dominación aplicada en América, basada en la idea de una *armada invencible*, sino desde una política mercantil articulada sobre rivalidades e intereses, que se traduciría en los intercambios del Galeón de Manila. Aunque, a pesar de esta toma de conciencia, los afanes españoles de establecer una colonia comercial en las costas chinas no cesaron⁵⁷. Manila no dejó de ser un enclave amenazado por su propia fragilidad e inestabilidad. Una fragilidad provocada por la enorme distancia que la separaba de la gran metrópoli española, y que dificultaba enormemente su control y la aplicación de cualquier legislación promulgada por la corona. La gran distancia se tradujo en lentitud para la llegada de noticias y para la aplicación de medidas. Esta situación se quiso compensar reforzando el aparato administrativo y religioso, es decir, apoyándose en los grupos que representaban al gobierno, y que eran generosamente incentivados económicamente, como fueron los funcionarios, los colonos que obtuvieron el derecho al cultivo de la tierra, y los misioneros dedicados a evangelizar. Y, apoyándose, asimismo, en los propios grupos de poder nativos, articulados a través de las llamadas principalías, que eran colectivos de jefes filipinos dirigidas por gobernadorcillos o jueces pedáneos con autoridad en asuntos menores. Esto no fue más que la experiencia de una ciudad que sintió un doble frente de amenazas: uno, como ya hemos referido, que partía desde dentro, y que se materializó en las sucesivas rebeliones de los sangleyes; y otro desde el exterior, materializado en los ataques de otras potencias extranjeras y de los piratas. Desde el principio se concibió como una ciudad fortificada por murallas, lo que dio lugar a dos espacios, uno intramuros, en el que habitó la élite y el funcionariado, y otro, extramuros, en el que surgió el espacio donde se concentró la población china, el Parián. Se

⁵⁷ OLLÉ, Manel, 2007, pp.70-79, en *La ruta española a China*.

levantaron, además, dos fuertes, uno el de Santiago, conocido como Plaza de Armas, y el otro el de la Maestranza, así como torres vigías y torres de campanario que formaron parte del aparato militar de control de la costa. Fue Manila una ciudad mediada por tensiones externas e internas y entre las que las autoridades tuvieron que estar buscando continuamente un frágil equilibrio, que no le costó poco a la corona española.⁵⁸



“Descripción geométrica de la ciudad y la circunvalación de Manila y de sus arrabales al Consejo de las Indias, por el Padre Maestro Fray Ignacio Muñoz, del Orden de Predicadores. Año 1671. (<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/18779?nm>).

Siguiendo a A. García-Abásolo (2011) podemos servirnos del concepto de *frontera* para comprender mejor la Filipinas de la época. Esta frontera estuvo definida por los intercambios materiales y culturales iniciados gracias a la ruta que trazó el Galeón entre Manila y Acapulco, que comenzó a surcar un espacio marítimo poco conocido y repleto de peligros, propiciando la convivencia de personas de origen muy diverso, en condiciones muy duras, por un tiempo que oscilaba entre los dos o tres meses para viajar de Acapulco a Manila o entre los cinco y siete que se tardaba de Manila a Acapulco. Podrían ser definidos estos como espacios de frontera que perseguían llegar más allá de la frontera, caminos de penetración en espacios escasamente colonizados, altamente inestables y arriesgados. Este concepto de frontera también estuvo definido por intercambios humanos, pues se produjo un reducido mestizaje hispano-filipino, debido a

⁵⁸ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, p.157,175.

la escasa población española, y uno más abundante chino-filipino, pues los chinos fueron poblando progresivamente las islas del archipiélago, sobre todo Manila. La cuarta parte de la población tributaria en Manila y su entorno, a mitad del XVIII, eran los mestizos de sangley. El nivel de hispanización de Manila fue precario y la comunidad española fue pequeña pero poderosa ante la administración colonial, de modo que podemos entender que el asentamiento humano estuvo sostenido por una especie de chantaje larvado, pues cuando se incrementaban las obligaciones tributarias con respecto al comercio del Galeón, los pobladores amenazaban con regresar a Nueva España y los frailes con abandonar sus labores evangelizadoras, agotados por sus enfrentamientos con arzobispos y gobernadores. Como consecuencia se generó un gobierno secuestrado, sustentado en el reparto de privilegios. El gobernador Juan Niño de Tavora (citado en García-Abásolo, A., 2011, p.84) hizo en 1629 una descripción del tipo de personas que habitaba en Manila y nos ilustra sobre la dureza de aquel enclave: *Por ser presidio, (Manila) está llena de soldadesca que anda siempre con las armas al hombro. La gente (es) por la mayor parte inquieta y facinerosa, desechada de Castilla y de la Nueva España*⁵⁹.

Como señala Ana Ruiz (2016) españoles, chinos y japoneses jugaron un papel clave en el entramado comercial sustentado por la travesía transpacífica llevada a cabo por el Galeón de Manila. Mientras los españoles, siendo minoría, se colocaron en el lugar más alto de la pirámide social, ostentando la dignidad de ciudadanos de pleno derecho los religiosos, los funcionarios civiles y militares, y también los vecinos. Entre estos últimos se encontraban los cargadores de las naos, estrechamente unidos al cabildo secular de la ciudad, por lo que sus escritos se encabezaban siempre con la frase *La Ciudad y Comercio de Manila*⁶⁰.

Las mercancías que compraban los españoles residentes en Manila para ser embarcadas en el Galeón de Manila y vendidas en Acapulco eran llevadas a la ciudad cada año por cientos de chinos, cuya intención era regresar a China tras comerciar con ellas. Pero los chinos mostraron una capacidad de adaptación admirable y, ante el nuevo escenario, se asentaron en la ciudad y en sus alrededores, no solo como comerciantes, sino como tenderos, albañiles, zapateros, plateros, herreros o cualquier otro oficio que fuera necesario; incluso llegaron a especializarse en artesanías y trabajos artísticos no pertenecientes a su tradición cultural pero que eran requeridos por el mercado, como tallas

⁵⁹ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2011, pp.71-85.

⁶⁰ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2016, p.115.

religiosas o confecciones como los mantones de Manila, que casi con certeza fueron exclusivamente elaborados para el mercado español y americano⁶¹.

Lo que durante el último tercio del siglo XVI surge en Manila desde la conquista de los españoles es una extensa red de extensivas interacciones comerciales, originada por la introducción de plata procedente de las colonias novohispanas que se intercambia por productos altamente demandados en el resto del mundo, como son algodón, seda, porcelana, té y especias. Esta red de interconexiones permanecerá activa durante mucho tiempo y sólo desaparecerá cuando un complejo panorama político y social en Europa provoque la Revolución Industrial, inaugurando una serie de fenómenos de incalculables proporciones que trastocarán absolutamente las estructuras económicas y darán inicio a una nueva época para la humanidad⁶².



(South China Morning Post)

La ruta que durante dos siglos y medio estuvo cubriendo el Galeón de Manila se sostuvo sobre dos puntos fundamentales, uno de ellos fue Acapulco y su feria, que más adelante analizaremos y el otro fue el barrio del Parián. Estos dos puntos tuvieron muchas conexiones económicas, sociales y artísticas. La población china en la ciudad de Manila fue siempre muy importante, sin ella no hubiera sido posible que se consolidaran las bases económicas ni las relaciones simbióticas que dieron lugar al floreciente comercio que allí prosperó. Estos chinos fueron conocidos como *sangleyes*, un término que podría provenir

⁶¹ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2013, p.15.

⁶² SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, pp.62 y 63.

del vocablo *shanglai*, que significa *aquellos que venían a comerciar*, del vocablo *sengli*, que significa *comercio* en el dialecto *minnanhua* de Fujian, o bien de la expresión china *changlai*, o lo que es lo mismo, *los que vienen con frecuencia*⁶³.

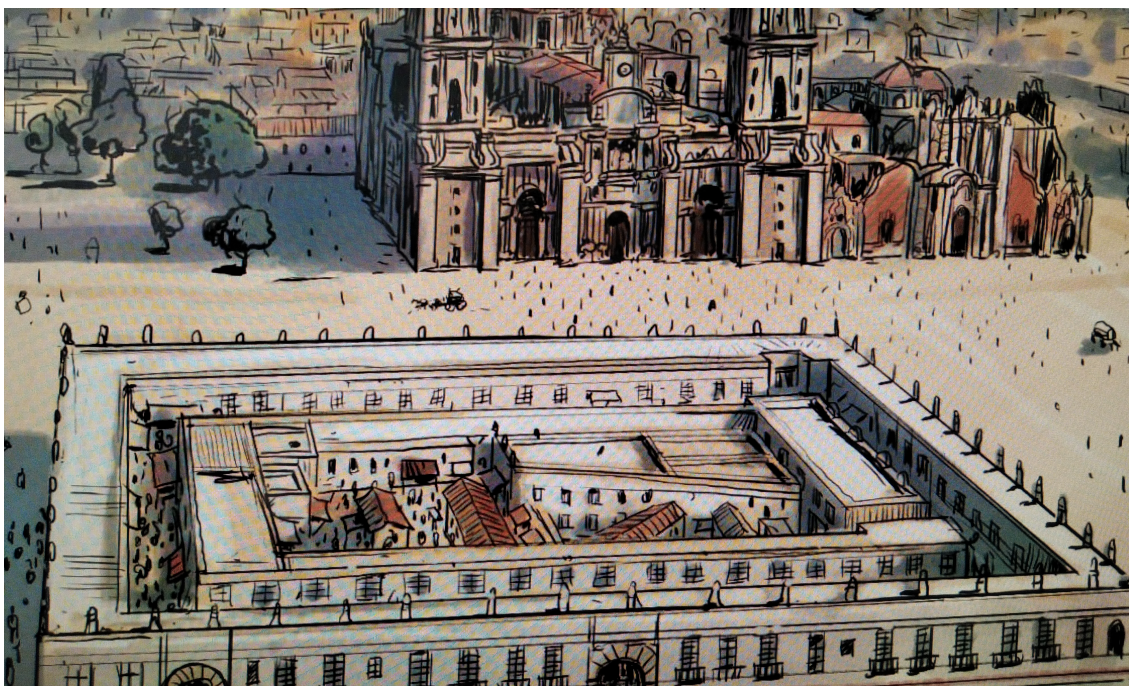
La plata del Galeón actuó como un imán para los chinos procedentes de Fujian que fueron los que, desde época prehispánica, se asentaron en Manila llevando a cabo prácticas comerciales ancestrales. Estos chinos fueron los primeros que abastecieron de los géneros para la cargazón del Galeón, e interactuando con los musulmanes procedentes de Borneo, que les sirvieron como intermediarios, tuvieron acceso desde el principio a manufacturas de origen chino. Hubo dos clases de sangleyes, aquellos que permanecieron en Manila temporalmente, mientras duraba el trasiego del Galeón, y otros que se asentaron definitivamente en la ciudad, dedicándose al comercio del Galeón, al comercio interno, a las tareas propias que requería el embarque y al mantenimiento de las naos; y un numeroso colectivo que se especializó en labores artesanales. Este crecimiento de población china es lo que impulsó, en tiempos del gobernador Gonzalo Ronquillo, la fundación de un barrio conocido como el Parián, que tuvo como fin confinar durante la noche a todos los sangleyes en un mismo espacio delimitado, previniendo cualquier tipo de abuso entre este colectivo y el colectivo español. Desde 1570 el número de sangleyes no paró de crecer, pasando de ciento cuarenta a cuatro mil en 1590, y a veintiséis mil en el año 1600. Casi todos eran procedentes de la provincia de Fujian y pertenecientes al sexo masculino. Muy necesarios por el papel que jugaron con relación al abastecimiento de la ciudad, pero muy temidos por el número que alcanzaron, que los capacitó para sublevarse en varias ocasiones e hizo que las autoridades novohispanas ejercieran un gran control sobre ellos. Al mismo tiempo, como hemos dicho, se promovieron una serie de leyes y cargos con el fin de protegerlos⁶⁴.

Nos informa M. Ollé (2007) que según el censo que llevó a cabo Rodrigo Díaz de Guiral, que desempeñó el cargo de Fiscal de la Audiencia de Manila y Protector de los Sangleyes, en el año 1606 se supo que existían en el Parián doscientas cuarenta y tres tiendas, que eran propiedad de tan sólo seis sangleyes, que ostentaban la primacía frente a cerca de cien propietarios más, y que alquilaban estas tiendas por un precio de entre cinco y noventa pesos; y existían, además, ciento ochenta y cinco viviendas. Esto pone de manifiesto que en el Parián también se había dado un proceso de estratificación social,

⁶³ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, pp.118 y 119.

⁶⁴ CANO B., Pedro D., 2016, p.222.

como en cualquier núcleo humano más o menos estable⁶⁵. El número de chinos llegados a Filipinas en sucesivos movimientos migratorios y asentados en el Parián sobrepasó



Vista de cómo pudo ser el Parián de Manila (South China Morning Post)

ampliamente las previsiones de las autoridades, que consideraron que nunca sería conveniente contar con más de seis mil. Esta fue una de las causas que provocó la expulsión de muchos de ellos de Manila en el año 1596, según una carta dirigida a Felipe II por Antonio de Morga, teniente gobernador de Filipinas (citado en M. Ollé, 2007), testimoniando ya un problema latente que tendría como consecuencia la grave represión que se produciría en el año 1603. Movimientos calificados como conspiraciones o rebeliones acabaron siendo limpiezas étnicas y formando parte de un instrumento manejado por el gobierno para contener la llegada masiva de población china y equilibrar el número de sangleyes⁶⁶.

El Parián tuvo diferentes ubicaciones y, cuando la labor de evangelización española consiguió adeptos al cristianismo entre los sangleyes, se creó para los chinos convertidos

⁶⁵ OLLÉ, Manel, 2008, p.74.

⁶⁶ *Ibidem*, p.76. Salvo el primer motín ocurrido en plena travesía, en el que se rebelaron 250 sangleyes reclutados forzosamente para defender la isla de Ternate y que se cobró la vida del gobernador Dasmariñas, el resto de las rebeliones estuvieron ocasionadas por el desequilibrio demográfico, pues frente a unos cientos de españoles hubo decenas de miles de habitantes en el Parián y en sus alrededores. Se presionó a la población a través de medidas como la cristianización, la presión tributaria, el impago de deudas, el impedimento del regreso a China o para poblar otras zonas de Filipinas, y muchos intentos legales de segregación o de expulsión llevados a cabo por las autoridades coloniales. Esto no hizo más que encender la mecha de lo que ya era un fortín.

otro barrio, llamado Binondo, situado en la otra orilla del río Pasig, considerado el Barrio Chino más antiguo del mundo. Estos conversos al cristianismo se liberaban del pago de impuestos durante un periodo de diez años y adquirirían la misma condición legal que los nacidos en Filipinas. Cualquier otro chino debía tributar la cantidad de ocho pesos para que el gobernador le concediera el permiso de residencia del que la Real Hacienda, a través de sus funcionarios, tomaba buena cuenta a través de la anotación de todos sus datos. Se creó una Caja para ellos, que recaudaba por cada uno una tasa de mantenimiento real de doce reales, que, en caso de sobrar, redundaba en beneficio para la comunidad al siguiente año⁶⁷.

Ya hemos comentado que para los españoles la comunidad china fue indispensable por el papel que jugaron en el trasiego comercial y por las muchas labores profesionales en las



Anónimo, Puerta del Parián, 1782, en Frank G. Carpenter, *Through the Philippines and Hawaii*, Nueva York, 1930. (Manel Ollé, *Las relaciones de China y España en el siglo XVI*, 2007)

que se especializaron. Pero el colectivo chino fue, al mismo tiempo, percibido por el español que habitaba en Manila como una amenaza permanente, y como un ser que se escondía el germen de la rebelión. El chino era imprescindible pero no dejaba de ser un *otro* muy distinto y lejano al que había que marginar. A esto respondió el Parián: a la necesidad de confinar en un espacio apartado y cerrado a aquel que, haciéndose

⁶⁷ CANO B., Pedro D., 2016, p.215.

cotidianamente visible, se hacía, también, culturalmente incomprensible. Aquel espacio se levantó a modo de gueto, de la misma manera que, en otras ocasiones, en España se habían creado barrios como las morerías o las juderías en muchas ciudades españolas. El Parián permitió cumplir las funciones de control y aislamiento que requería la situación y que se reflejó en la prohibición de que ningún residente chino abandonara de noche aquel espacio, bajo pena de muerte. Tan sólo estuvieron libres de esta prohibición los sangleyes que desempeñaban su trabajo en la panadería del Cabildo, que sí podían pernoctar en las tahonas de dentro de la muralla, y que no dejaban de ser pequeños fortines que garantizaban el control de los *distintos*. Otro factor que garantizaba a los españoles cierta seguridad era el hecho de que el Parián podía ser alcanzado con fuego de artillería desde dentro de la ciudad amurallada, pues la distancia era relativa⁶⁸. La idea de rechazo que los chinos despertaron entre los españoles fue contraria, sin embargo, a la paralela imagen de exotismo y admiración que despertaba China, concebida como lugar de riqueza y de misterio. Tal vez la contradicción fue una manera de enfrentar una cuestión que nos ha acompañado a lo largo de toda la historia de la humanidad, y que se hizo patente en Manila. El encuentro con estos “otros” que fueron los sangleyes generó un proceso de alteridad necesario, a través del cual la cultura y los modos españoles se reafirmaron y se pensaron desde la necesaria presencia de un *otro* diferenciado, siendo experimentado, en la misma medida, tanto cercano como lejano.

Aunque en un principio el Parián estuvo ubicado dentro de la muralla de la ciudad de Manila pronto se trasladó, por miedo a las rebeliones chinas, a la periferia, fuera de la muralla⁶⁹. Según el mercader florentino, Francesco Carletti, (citado en A. Ruiz G., 2013) que visitó Manila en 1596, la ciudad estaba levantada a semejanza de la ciudad de Méjico, en Nueva España, y contaba ya con una gran muralla y fortalezas, pues se encontraba amenazada por los adversarios de tierra firme, por los chinos y por los habitantes de multitud de islas que la rodeaban. F. Carletti hace referencia en sus escritos al barrio llamado Parián, sito fuera de la muralla, en el que habitaban chinos y japoneses, y en el cual se había producido un incendio que había devorado todas las ricas mercancías almacenadas, que esperaban ser vendidas a los españoles⁷⁰. Así pues, en 1596 el Parián se hallaba ya a extramuros de la ciudad, servía de almacén de las más ricas mercaderías procedentes de China y de Japón y había sufrido un incendio que no será el único, pues

⁶⁸ OLLÉ, Manel, 2008, p.67.

⁶⁹ YUSTE, Carmen, 2007, pp.134, 140-142, en *La ruta española a China*.

⁷⁰ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, p.133

según nos informa Carmen Yuste (2007) los materiales utilizados para las construcciones del Parián, que eran la caña y la nipa, que era una especie de hoja de palma circular que se utilizaba para la cubierta de las casas, provocaron que, durante treinta años, se produjera más de un incendio. De manera definitiva el Parián quedó ubicado enfrente del baluarte de San Gabriel, decretando el gobernador Luis Pérez Dasmariñas que tan sólo podían habitarlo los sangleyes que tuvieran expedida la licencia oficial y que no podían levantarse más de cien tiendas, cifra que pronto quedó sobrepasada como ya hemos visto, pues se admitieron muchos más sangleyes debido a los mutuos intereses y a la gran dependencia que la comunidad española tuvo de la china. El Parián estuvo conformado por un sector de calles con talleres artesanales agrupados en gremios, como zapateros, sombrereros, tejedores, etc., y otras administradas por tenderos que se ocupaban tanto del abastecimiento para el consumo diario, como de grandes operaciones destinadas al bastimento de los galeones y demás embarcaciones, o a suministrar textiles para la cargazón. Este antiguo Parián se sustituyó en el año 1758 por la llamada Alcaicería de San Fernando, construida fuera de la muralla, justo enfrente de la fortificación de Santiago, y que cumplió las funciones de aduana⁷¹.

Aludiendo a lo que nos refiere Mariano Bonialian (2017) en relación con el puerto de Acapulco, que tuvo un papel de indudable importancia en la economía-mundo de los siglos XVI al XVIII, prestaremos atención al siguiente concepto: la ciudad fue la puerta que permitió el flujo y el enriquecimiento de los mercados europeo, asiático e hispanoamericano. Hizo posible la penetración de plata americana en el Imperio chino y permitió la entrada de productos orientales a la América hispana. Acapulco no sólo se abrió a los bienes y a los metales preciosos, sino a las personas y a las ideas que circularon entre América y el Oriente, y desde 1593 la corona española le concedió el monopolio del comercio establecido entre Filipinas y China, privilegiándolo frente a cualquier otro territorio hispanoamericano, que quedó excluido de cualquier trato con Oriente. Si uno de los ejes sobre el que pivotó esta intensa actividad comercial fue la relación transoceánica que unió a Acapulco con el Galeón de Manila, el otro fue el que unió este puerto a toda Centroamérica, al virreinato del Perú, y que prolongó sus conexiones hasta Veracruz. Acapulco fue el puerto bisagra que conectó la larga ruta marítima del Galeón con tierras interiores novohispanas, convirtiéndose en un punto que aglutinó flujos y que requirió de abastecimiento para todos los comerciantes de la ciudad de Méjico y los

⁷¹ YUSTE, Carmen, 2007, pp.141 y 142, en *La ruta española a China*

factores peruanos, para los intermediarios llegados de otros puntos, para la tripulación de la nao, los miembros de la administración o las personas que esperaban partir a las islas Filipinas, y para los trabajadores portuarios que allí se concentraban durante sesenta días. La ciudad de Méjico, Puebla o Veracruz jugaron aquí un papel fundamental, como centros más desarrollados, que suministraron los bienes necesarios para esta fluctuante población. Sin embargo, según M. Bonialian (2017), Acapulco no se erigió como un mercado de consumo que originara en derredor zonas marcadas por la especialización y la división del trabajo, sino que fue percibida por las personas que visitaron este enclave en época colonial como una aldea, una villa, un lugar casi deshabitado, con un puñado de chozas, y con un clima infernal. Esto significa que el puerto de Acapulco se transformaba de manera sorprendente durante esos sesenta días en que su población y sus actividades se veían incrementadas por la llegada del Galeón y por la celebración de la feria comercial. La necesidad de distribuir muchos de los productos transportados en la nao dio lugar a que se abriera el denominado *camino de Asia* o *camino real*, que conectaba Acapulco con la ciudad de Méjico, y que hasta el siglo XVIII pasó de ser un camino penoso y lleno de dificultades, a ser una ruta más efectiva y transitable⁷². El tránsito comercial de esta vía terrestre que comunicaba Acapulco con la ciudad de Méjico, pero también con Cuernavaca y con Chilpancingo, estaba sometido a la inspección y al control fiscal del virreinato. La ciudad también estaba conectada por vía terrestre con Puebla, ciudad que abastecía de bizcocho al Galeón antes de emprender el tornaviaje; así como con Oaxaca y con el Altiplano, lo cual facilitaba que las recuas de mulas cargadas de mercancías y de plata transitaran los caminos que salían y desembocaban en Acapulco desde diciembre hasta mayo, y también propiciaba la concentración de comerciantes novohispanos en la feria. La autoridad real estaba representada por el Ministerio de Acapulco en la figura del alcalde mayor y de los oficiales de la Real Caja, responsables de llevar a cabo el registro y descarga del Galeón, el cobro de impuestos, la puesta en marcha de la feria, el control para evitar el contrabando y la supervisión de las manifestaciones juradas de los comerciantes. Debían, asimismo, de hacerse cargo de los *situados* o moneda en plata destinada a Filipinas y a las Islas Marianas, y de trasladar a la tropa reclutada para la defensa de Manila⁷³.

Según J. M. Herrera R. (2011) la demanda en Acapulco procedía de la propia población de la villa, de las necesidades de la tripulación del Galeón durante su travesía y de los

⁷² BONIALIAN, Mariano, 2017, pp.129-132.

⁷³ YUSTE, Carmen, 2007, p.151, en *La ruta española a China*.

reales almacenes de Manila, y del sector privado de las islas Filipinas. El embarque y descarga de mercancías, las labores de intendencia y el mantenimiento de la propia nao requirió de una gran cantidad de mano de obra porque hubo de cubrir desde la vigilancia y defensa del puerto hasta las reparaciones en astilleros de las embarcaciones, lo que convirtió al Galeón en un polo de atracción también para los indígenas de la región, que abandonaban sus labores agrícolas para trabajar como cargadores o como arrieros. El elevado número de tripulantes con el que zarpa del puerto de Acapulco el galeón San José en el año 1663, que asciende a más de trescientos, da lugar a una población sobrevenida que, en muchas ocasiones, permanecía en Acapulco mucho más tiempo del previsto debido al retraso ocasionado en la salida de las naos, que podía llegar a ser de varios meses. Era esta una situación que se podía repetir dos veces en el año, coincidiendo con la llegada o la partida. La base de la alimentación para esta tripulación durante el largo viaje era el bizcocho bajo, elaborado con trigo, que sólo contenía un cinco por ciento de pan blanco, pero que era resistente a la humedad y al paso del tiempo. Asimismo, se cargaban carne salada, queso, legumbres, tocino, y conservantes como vinagre blanco y aceite, además de grandes cantidades de agua potable. Era esta una dieta falta en vitamina D, lo que en largas travesías podía suponer la aparición del escorbuto. Esta amenaza se combatió en el trayecto de Acapulco a Manila durante el siglo XVII haciendo escala en la llamada isla de los Ladrones, en la que se podían realizar trueques con los indígenas, intercambiando productos frescos por metales. Del mismo modo, y en previsión de que la nao sufriera desperfectos durante la travesía, se cargaban también jarcias, mangas de fuelle y cuerdas de cáñamo. Otro de los frentes que había que abastecer era la gobernación filipina, formada por los reales almacenes y por el destacamento militar que defendía la ciudad. En este caso los productos más demandados eran el hierro y el trigo para la elaboración del bizcocho bajo, y a pesar de que desde países vecinos llegaban embarcaciones con grandes cantidades, la demanda era aún mayor. El gobernador Diego Salcedo (1663-1668), dispuesto a acabar con esta dependencia, incrementó durante su mandato la producción de trigo promoviendo su cultivo en Filipinas, e intentó la explotación de una mina de hierro en la isla de Catanduanes. Por otro lado, para responder a la demanda que tenía Filipinas, el Galeón transportó desde Nueva España en el año 1654 cien arcabuces, espadas y dagas, más de veinte mil clavos, hojalata de Milán, más de cuatrocientos noventa quintales de hierro, además de noventa y seis arrobas de harina de trigo para bastimentar a los reales almacenes y a los soldados del campo de Manila. Además, la cargazón de ese año incluyó papel sellado, sellos para marcar papel, planos

firmados y libros; así como más de cincuenta mil bulas para apoyar las tareas de evangelización de los misioneros y religiosos desplazados a las islas Filipinas. También fueron enviados distintos tejidos y cuero curtido. Aunque, como ya hemos referido anteriormente, era la plata de Nueva España, que llegaba en forma de moneda y que penetraría en China, el producto máspreciado. Esta gran carga en monedas era conocida como *socorro de Nueva España* o *situado mejicano*⁷⁴, muy necesario para una administración tan deficitaria y tan poco autosuficiente, y que también se financió a través del tributo indígena, de las *bandalas* y de los *polos*⁷⁵. En relación con estos dos conceptos, y según J. Nadal (2000) podemos definir las *bandalas* como las partidas de dinero distribuidas por la *Real Hacienda* entre los indígenas, para el suministro por parte de estos de productos destinados al avituallamiento del Galeón, así como para la subsistencia de la población de Manila. Se trataba, en realidad de una compra anticipada a precios de arancel, es decir, precios establecidos por la administración española, muy por debajo del precio de mercado, por lo que se deduce que era una forma fiscal encubierta. En cuanto al *polo*, se trataba de la remuneración al trabajo que prestaban los indígenas en actividades relativas a la tala y manipulación de la madera para la fabricación de embarcaciones, fundición de cañones y fabricación de munición. Estos indígenas se denominaban *polistas*, y esta remuneración que percibían por las labores mencionadas estaba muy por debajo de lo que les hubiera correspondido de haber existido un mercado de trabajo, por tanto, esta diferencia también habría que considerarla como una apropiación de la administración española o tributo encubierto⁷⁶.

También la inversión privada tuvo cierta importancia en el viaje de Acapulco a Manila, y tuvo por objeto responder a la demanda de productos castellanos o americanos que había en Filipinas. Podemos interpretar que la diferenciación social se basó durante mucho tiempo en la adquisición de este tipo de productos, como fueron el vino, los sombreros valones fabricados en Méjico o el cacao de Guatemala. Para cubrir esta demanda llegaban de Castilla productos tales como aceite y vino, harina de trigo y vinagre blanco; lonas para las embarcaciones, armas como arcabuces y mosquetes, y hierro procedente de Vizcaya. De los Países Bajos llegaban las telas para las velas; de Génova, Francia y España procedían el papel, las dagas, los pomos, las guarniciones y los

⁷⁴ El *situado* era la mercancía máspreciada transportada por el Galeón: una gran masa monetaria de plata venida desde Nueva España. Era un apoyo fiscal o financiación intercolonial que, a modo de impuestos arancelarios tributados en México, cubría el déficit del gobierno colonial filipino.

⁷⁵ HERRERA R., José Miguel, 2011, pp.105-116.

⁷⁶ NADAL, Jordi, 2000, p.99.

brocados. Aunque estas mercancías sólo representaban el veinte por ciento de la cargazón, pues la mayoría de los productos con destino a Filipinas eran de origen americano: de Pueblo del Río eran el tocino, el sebo de cerdo, el jamón y las legumbres; de ciudad de Méjico procedían muchos textiles, de la costa de Acapulco y de Igualapa eran las salazones de pescado, de Huatulco y Citlatomagua era la brea; de Guatemala era el cacao y algunos navíos; y el salitre y la hojalata de diversa procedencia.

Acapulco cubría también la demanda de productos llegados desde Manila en el Galeón a través de la feria que llenaba de vida la ciudad, pues a los malayos, filipinos y castellanos se unían muchos campesinos de la zona que buscaban esos días ganar dinero realizando cualquier tipo de trabajo. Y, a la vez, generaba un incremento en la demanda de bienes de consumo y productos alimentarios básicos. En esta feria se ponían a la venta las mercancías adquiridas por los vecinos de Manila a los comerciantes chinos, taiwaneses y de otros puntos circundantes, entre las que se encontraban lacas japonesas, sedas, porcelanas chinas y especias. Muchos mercaderes de ciudad de Méjico adquirían fardos aún sin abrir, tal era la demanda de mercancías orientales en Europa y en el virreinato. Al puerto de Acapulco llegaban reatas de mulas con el fin de transportar los productos desde México hasta Veracruz, inaugurando una ruta terrestre que hizo posible la distribución de todo tipo de mercancías exóticas desde diversos puntos hacia otros muchos de América y de Europa⁷⁷. La feria de Acapulco, mucho más que un mercado de consumo directo fue un espacio donde los comerciantes de la capital virreinal realizaban una primera adquisición de productos asiáticos que eran almacenados para ser distribuidos posteriormente por el territorio novohispano y por mercados más distantes. Podemos contemplar a Acapulco como un antepuerto de diversos puertos internos como pudieron ser los de ciudad de Méjico y Puebla⁷⁸.

Según M. Bonialian (2017), este puerto comerció con plata y con productos asiáticos en una cantidad muy superior a la autorizada por la gobernación española, importando ropa de algodón procedente de Filipinas o de las colonias portuguesas de la India, seda y loza de China, loza y jícara de Japón, especias, escritorios, biombos y camas. La cargazón de las naves de la Carrera de Indias no alcanzó nunca el volumen y el valor de los fardos procedentes de China y de Japón. Más allá de las Filipinas, el papel que jugó el puerto de Acapulco en todo este entramado comercial se alejó bastante del modelo de monopolio que pretendió la administración española, tendiendo a ser más un punto de interconexión

⁷⁷ HERRERA R., José M., 2011, pp.104-112.

⁷⁸ BONIALIAN, Mariano, 2017, pp.129-135.

tuvieron un papel esencial los comerciantes de la ciudad de Méjico que, almacenando las mercancías europeas y asiáticas sobrantes, realizaban la labor de reexportarlas a través del Mar del Sur hacia Perú y hacia territorios centroamericanos, utilizando el puerto de Acapulco como punto de salida clandestino⁸⁰. Esto nos ofrece una visión mucho más dinámica y compleja de las interrelaciones que en todo su radio de acción generó el puerto de Acapulco, cuya vida no sólo giró en torno a la llegada o a la partida del Galeón de Manila, rompiendo con el enfoque reduccionista histórico que se ha propuesto hasta hace pocos años. Acapulco cumplió una función global en cuanto al comercio transcontinental y, por otro lado, cumplió un papel de engranaje intercolonial, poniendo en relación puertos de intercambio muy activos como fueron El Realejo, Sonsonate, Guayaquil, Panamá, Paita y el Callao⁸¹. Expone M. Bonilian (2017) que el flujo ilegal de mercancías en barcos procedentes de Perú o *peruleros* con destino preferente a Acapulco se mantuvo durante toda la etapa colonial y estuvo sostenido de forma sustancial por redes de chantaje y soborno en las que estuvieron implicados todas las autoridades y mandos novohispanos al servicio de la corona. Con navegación de cabotaje, los barcos pequeños o *peruleros* partían desde el puerto de El Callao, Guayaquil y Paita con destino a Acapulco, para descargar una plata, que circularía por el territorio del virreinato unida a la plata local y para alcanzar Asia y Europa. Asimismo, estos barcos *peruleros* arribaban a Acapulco transportando vino, cacao, aceite y azogue de Huancavelica con el que se abastecían las minas mexicanas. Aunque de vuelta cargaban hierro, canela y pimienta, alquitrán, brea y palo de Brasil, lo que más interesaba era cargar mercaderías procedentes de China, de Europa y de Castilla, que estaban controladas por los grandes comerciantes novohispanos⁸².

Acapulco actuó también como puerta de México a través de la cual muchos artesanos orientales introdujeron sus saberes manuales, tales como sastres, albañiles, carpinteros, orfebres, plateros y herreros; así también tenderos, mesoneros, muleteros y comerciantes, artistas y diplomáticos; trabajadores textiles, milicianos y marineros. Cierta cantidad de estos últimos fijaron su residencia en Acapulco y en otras ciudades de la costa

⁸⁰ Acapulco registró una importación de tejidos, tanto de origen asiático como europeo, que superó ampliamente lo que el virreinato novohispano demandaba y lo que la normativa permitía, haciendo posible la salida de contrabando de todo el excedente destinado a Perú y el resto de Centroamérica. Este comercio ilegal intercolonial supuso, incluso, una amenaza para el comercio legal de las flotas de Tierra Firme arribadas a Portobello, pues saturaron los territorios hispanos con el mismo tipo de géneros, pero sin pagar ni un solo tributo a la corona española. Los navíos *peruleros* que participaban del contrabando entre Perú y Acapulco lo hacían practicando una navegación de cabotaje y apoyados en la red de corrupción de la administración novohispana, que sí recibía un tanto por ciento por permitir las salidas ilegales de gran cantidad de mercancías.

⁸¹ BONILIAN, Mariano, 2017, pp.129-135.

⁸² Ídem.

novohispana. Los esclavos orientales representaron también una realidad social de la época, pues la esclavitud fue tolerada por la corona española y permitida hasta 1673, generando una diáspora forzada que los diseminó por todo el virreinato mejicano, lo que se tradujo también en influencias que dejaron un rastro determinado. El Galeón de Manila fue el medio a través del cual, entre 1565 y 1815, fueron trasladados a Acapulco una cantidad de entre diez y veinte mil asiáticos, procedentes de puntos tan diversos como China, Timor, Japón, Macao, Ceilán, Indonesia, Malasia, Malaca, Molucas, Bengala, la India, Borneo, Java y la propia Filipinas.⁸³

4. EL GALEÓN O CÓMO SURCAR LOS MARES CON UNA EMBARCACIÓN CARGADA DE TESOROS

La ruta comercial que se estableció con la Galeón de Manila fue una de las empresas navieras que más se prolongó en el tiempo, cubriendo un periodo de doscientos cincuenta años⁸⁴. Fue, además, aún siendo muy peligrosa y compleja, una de las que, en proporción, menos naves perdió. Recordamos que esta ruta se inició en el momento en que Andrés de Urdaneta y el comandante Felipe Salcedo zarparon de Manila el 1 de enero de 1565 en el galeón *San Pedro* con el fin de encontrar la ruta que los llevara al puerto de Acapulco. Enfilando hacia el Pacífico a través del estrecho de San Bernardino, viraron hacia el este favorecidos por la corriente Kuro Shivo y bordearon la costa de California, llegando al puerto de Acapulco el 8 de octubre de 1565. El Galeón hizo este recorrido transpacífico hasta 1815, convirtiendo el espacio marítimo del océano Pacífico en hegemónico, y a los puertos de Acapulco y Cavite en puertos indispensables para la distribución y el flujo continuo de productos asiáticos. Para la vuelta desde el puerto de Acapulco a Manila fue necesario establecer una escala de avituallamiento en la isla de Guam, para continuar hasta el cabo Espíritu Santo y, bordeando el estrecho de San Bernardino, atracar en Cavite. En caso de que se diera algún contratiempo se convirtieron en puertos alternativos la bahía de Sorsogon, la bahía de San Miguel de Quipayo o el puerto de Lampón, desde donde se alcanzaba Manila a pie⁸⁵.

⁸³ SOLÓRZANO F., Juan C., 2019, p.65.

⁸⁴ Los Galeones de Tierra Firme fueron los que realizaban la travesía entre España y el virreinato del Perú, cubriendo lo que se dio en llamar la Carrera de Indias. La flota de Tierra Firme se diferenciaba de la flota de Nueva España porque la primera aunó un convoy de barcos mercantes con una escuadra destinada a la defensa militar en el Atlántico, llamada la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, que la protegía de cualquier ataque. Después, y debido a la riqueza aportada por la plata peruana extraída de las minas de Potosí, la Armada de la Guarda acabó acompañando en la ida a la flota de Tierra Firme y, sólo a la vuelta, también a la flota de Nueva España. Las flotas surgen en 1543, regulándose en 1564 y su decadencia llegó a través del decreto de Libre Comercio de 1765 y del Reglamento para la Libertad de Comercio, que fijó en España 13 puertos autorizados.

⁸⁵ RUIZ G., Ana, 2016, pp.131 y 132.

Para estas largas y penosas travesías se construyeron, como nos comenta Dolors Folch, (2013) embarcaciones con amplios castillos tanto a proa como a popa, y con una gran anchura de manga. Por su gran envergadura estas naves fueron identificadas como *castillos en la mar*. Durante los primeros años del tráfico mercantil con Filipinas, los galeones continuaron siendo fabricados en los puertos de Navidad, Zihuatanejo y Acapulco⁸⁶. Como nos sigue señalando Ana Ruiz (2003) acerca de los navíos

De acuerdo con las estipulaciones para su construcción, éstos debían estar dotados de casco, proa, popa, timón, arboladura, jarcias y cabos, palo mayor y velas. Así mismo tenían que estar equipados con anclas, campanas, sirenas, fanales, faroles y remos, y ostentar la decoración de popa propia de su tiempo. Finalmente, para su manejo tenían que emplear los instrumentos de navegación disponibles, es decir, la sonda, la corredera de barquilla, el reloj de arena, el cuadrante, la brújula, el compás y el astrolabio marino. La monarquía favorecía su construcción en los astilleros americanos porque así podría ejercerse un mejor resguardo de las costas del Pacífico frente a la amenaza de los piratas holandeses y británicos.⁸⁷

Más tarde se decidió que su construcción debía llevarse a cabo en las islas Filipinas, pues era imprescindible contar con puertos como Cavite, aunque también Mindoro, al suroeste de Luzón, y Pangasinan, en la provincia de Ilocos, se convirtieron en puertos alternativos y tuvieron astilleros. Se contó en estos enclaves con abundante mano de obra para ejecutar las tareas de la tala y corte de la madera y para trabajar en los arsenales: así como con abundante madera de excelente calidad. La estructura de la nave se confeccionaba con

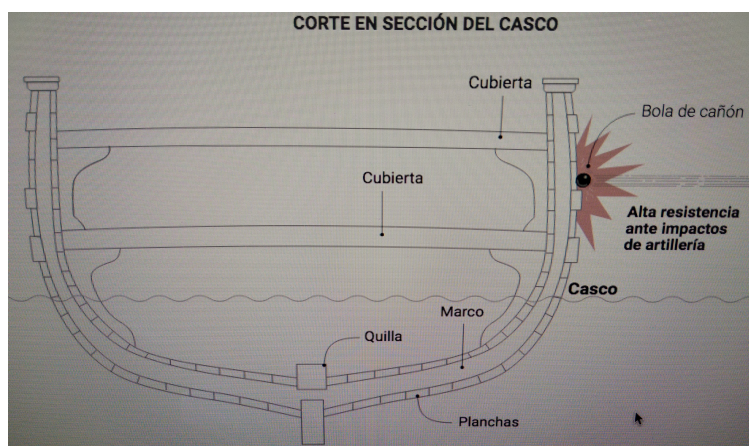


(South China Morning Post)

⁸⁶ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2005, p.124.

⁸⁷ Ídem.

madera de *teca*, y el *molave*⁸⁸ filipino recubierto de madera de *lanang*⁸⁹ se utilizaba para la cuaderna, el timón y la quilla. El metal necesario era de procedencia china y sus jarcias estaban tejidas con las recias y flexibles fibras de abacá. Se había comprobado que la combinación de estas maderas era capaz de hacer que rebotara una bala de cañón: ejemplo de ello fue el suceso acaecido en 1762 en que el gran galeón bautizado con el nombre de *Santísima Trinidad* fue apresado tras haber sido bombardeado con más de 1000 piezas de cañón, que no consiguieron hacerle daño.⁹⁰



(South China Morning Post)

También nos detalla Iván Valdez-Bubinov (2019) que

En síntesis, las maderas usadas para quillas y codastes eran las nombradas *Bétis*, *Dungon*, e *Ipi*⁹¹. Para curvas de consolidación, ligazones y rodas, se empleaba el *molave*. Para tracas y forros exteriores, la *banaba*⁹². El *guijo*⁹³ se empleaba para baos y arboladura. El *batintinas*⁹⁴, para sobrequillas y durmientes. El *mangachupuy*⁹⁵, para trancaniles y latas de cubierta. Para obras muertas y repartimientos de interiores,

⁸⁸ Esta madera se considera la mejor de Filipinas, es de color amarillo y se emplea en toda clase de construcciones. Resiste bien debajo del agua y además tiene la propiedad de no ser atacada por los insectos y de teñir el agua de amarillo.

⁸⁹ Árbol filipino de madera estoposa, de color gris con manchas oscuras, poco astillosa; antiguamente se empleaba mucho en la construcción de los galeones porque no es astillada y presentaba una gran resistencia a las balas.

⁹⁰ FOLCH, Dolores, 2013, p.12.

⁹¹ Madera muy dura y pesada, de color amarillo, que se oscurece con el uso y procedente de un árbol filipino. Es una madera muy apreciada por ser incorruptible.

⁹² Madera filipina tenaz y resistente a la intemperie. Hay dos variedades, la roja y la clara, esta última no es tan apreciada por ser de calidad inferior a la primera. Se emplea en toda clase de construcciones navales y terrestres.

⁹³ Madera colosal de fibra dura y correosa, de color rojizo. Es muy empleada en construcciones urbanas y carrocería.

⁹⁴ Madera filipina, muy compacta, de color aceituna o rojo gris. Se emplea en construcciones navales.

⁹⁵ Árbol de 60 centímetros de diámetro. En las Islas Filipinas crecen dos variedades, blanca y roja; se emplean ambas en la construcción naval.

se utilizaba el *amuguis de Mariveles*⁹⁶. El *palo María*⁹⁷ recibía diversos usos, según la forma del tronco, especialmente en ligazones, si era curvo, o en arboladura, si tenía secciones rectas⁹⁸.

Como indica este mismo autor fue el funcionario y famoso cronista Antonio de Morga quien nos dejó una de las más detalladas descripciones de cómo eran las embarcaciones de guerra de los nativos de las islas Filipinas, ponderando sus técnicas constructivas, la eficacia de los materiales empleados y su maniobrabilidad. Contaron, pues, los españoles, con la habilidad nata y la sabiduría ancestral de los naturales de aquellas tierras para labrar una madera que alargó considerablemente la vida de las naves, y para realizar todo tipo de tareas artesanales relativas a la construcción de embarcaciones⁹⁹.

Ya en 1576 el segundo gobernador de las islas Filipinas, Francisco de Sande, da las primeras órdenes para que fueran compradas manufacturas náuticas en el puerto de Veracruz con destino a Manila. Estos pertrechos náuticos estuvieron destinados a la construcción de las naos en la bahía de Manila, así como también se solicitaron sueldos para la contratación de los operarios que llevaran a cabo este trabajo. Son los primeros indicios de una naciente actividad de construcción naval, apoyada en recursos llegados de Nueva España, pues fueron también reclamados especialistas, entre ellos los maestros en la construcción en este tipo de embarcaciones. En mayo de aquel mismo año, Sande promulgó ordenanzas que fijaron ya los salarios a percibir por este trabajo, así como los registros diarios de todos los materiales empleados para la construcción de naos y galeones¹⁰⁰.

En la primera época, fueron las naos¹⁰¹ el tipo de navío que cubrió la ruta trazada por el Galeón, que, por este motivo, fue conocido también con el nombre de la *Nao de China* o *Nao de Acapulco*, y fue sensiblemente mayor al resto de unidades empleadas por la Armada española. La limitación impuesta por la corona y el aumento de la actividad comercial en Manila fue determinando el engrosamiento del tonelaje. Hasta final del XVI la *Nao* sobrepasa apenas las 300 toneladas. Como ejemplo ilustrativo señalaremos que,

⁹⁶ Madera porosa, de color rojo claro, y de olor desagradable cuando es recién labrada. Se emplea en tablazón, pero es muy atacada por el comejón, insecto parecido a la hormiga.

⁹⁷ Madera de las zonas subtropicales, muy valiosa y resistente, incluso a la intemperie.

⁹⁸ VALDEZ-BUBINOV, Iván, 2019, p.36.

⁹⁹ *Ibidem*, pp.37 y 38.

¹⁰⁰ *Ibidem*, pp.38 y 39.

¹⁰¹ La nao era una embarcación dotada de cubierta y velas, pero sin remos. Durante la primera mitad del siglo XVI se distinguió por tener un elevado francobordo (espacio por encima de la línea de flotación), tres mástiles de velas cuadradas y dos castillos, uno en la popa y otro en la proa. Durante la segunda mitad del siglo XVI la nao evolucionó y se le añadieron mejoras hasta convertirse en un galeón. La nao vino a sustituir a la coca medieval, que tenían un solo palo con una vela cuadrada.

mientras el navío San Agustín, que naufragó en la costa de Point Reyes (California) contaba con 200 toneladas para la cargazón, ya el galeón¹⁰² Nuestra Sra. de la Concepción, que naufragó en las islas Marianas en el año 1638, contaba con 2000 toneladas de capacidad y con entre 43 y 49 metros de eslora¹⁰³. Con la palabra *galeón* se denominó a todas las naves que realizaron la ruta de Manila a Acapulco, aunque comenzaron siendo naos que evolucionaron, convirtiéndose en galeones.

Las medidas tomadas por el gobernador Sande posibilitaron que se pusieran en marcha los astilleros de Filipinas, cuyos primeros dos navíos fueron bautizados con los nombres de *Santísima Trinidad* y *Santa María de Jesús*, cada uno de 500 toneladas, y que fueron botados en astilleros temporalmente ubicados en Cavite y en Otón, en los años 1579 y 1580, respectivamente. La elaboración de estas dos naves resultó muy rentable, pues muy baratas eran las maderas filipinas, y en las naves procedentes de China llegaba hierro a muy buen precio. Por boca del padre Chirino sabemos que mientras que una embarcación construida en Perú o en Nueva España costaba entre cincuenta y sesenta mil pesos y eran empleados en su confección algunos años, en Filipinas, se lograba hacer en menos de un solo año y por un coste menor de ocho mil pesos¹⁰⁴.

El gobernador de Filipinas Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, que lo fue desde 1580, afianzó la construcción naval en las islas, además de darse varios factores que influyeron en el aumento de la demanda de navíos; como fueron la apertura del comercio directo con Perú; el proceso de colonización de la isla de Panay (Otón) y de los territorios de Cagayán; la organización de expediciones con el fin de descubrir nuevas rutas de salida a Nueva España; y la formación, en 1582, de una armada de guerra dirigida contra la isla de Ternate (Molucas) por Gonzalo Ronquillo. Durante el periodo en que fue gobernador en Filipinas Santiago de Vera (1584-89) se construyeron varias galeotas. Para enfrentarse a piratas japoneses había en servicio, en el año 1592 al menos cuatro galeras armadas y había planes de construir algunas más; así como para abastecer a la guerra casi permanente del corso contra los musulmanes de la isla de Mindanao, y para suministrar a las expediciones organizadas a Camboya durante los años 1596, 1598 y 1603, la demanda de naves se intensificó y se consolidó el astillero filipino. Se piensa que esta

¹⁰² Esta nave se impuso para la actividad comercial desde mitad del siglo XVI. Los galeones eran barcos artillados, poderosos y muy lentos que podían ser indistintamente usados para el comercio o para la guerra. Fue más largo y estrecho que la nao y más corto y ancho que una galera.

¹⁰³ SERRANO M. Fernando, 2016, p.259

¹⁰⁴ VALDEZ-BUBINOV, Iván, 2019, p.40.

demanda fue bastante más grande de lo que se ha podido documentar por la escasa historiografía con la que se cuenta¹⁰⁵.



(South China Morning Post)

Fue en los astilleros de Cavite, y en los de las islas de Sual y de Bagatao, al sur de Luzón¹⁰⁶, donde se construyeron la mayoría de las embarcaciones que cubrieron el trayecto del Galeón de Manila. Desde el año 1679 estuvo prohibido que estas embarcaciones se construyeran fuera de las islas Filipinas, con el fin de dinamizar la economía de la zona y generar una dependencia de las manufacturas locales¹⁰⁷. No podemos olvidar que la industria naval filipina dependía de los productos importados, pero también estaba sostenida por la mano de obra indígena de Luzón y de las Visayas, y por las manufacturas con las que los nativos fabricaban sus embarcaciones tradicionales, que podían ser perfectamente aprovechadas en la construcción de barcos españoles. Para el calafateado podía ser utilizada la fibra de coco, para los aparejos y jarcias eran el abacá o cáñamo de Manila y la palma de gemú, y para las velas su usaban las lonas de algodón.

¹⁰⁵ VALDEZ-BUBINOV, Iván, 2019, pp.40 y 41.

¹⁰⁶ Las islas Bisayas constituyen uno de los tres grandes archipiélagos que, junto a los de Luzón y Mindanao, conforman el más grande de Filipinas. Se sitúa en la parte central, entre el archipiélago de Luzón, al norte y el de Mindanao al sur, y está formado por islas muy pequeñas y numerosas, bordeadas, principalmente, por el mar de Bisayas que le da el nombre. Luzón es el nombre del mayor y más importante archipiélago de Filipinas, tanto política como económicamente, e incluye las islas de Luzón, Batanes y Babuyan al norte, y las islas de Catanduanes, Marinduque, Masbate, Romblón y Mindoro en el sur. La isla de Mindanao es la segunda isla más grande del archipiélago filipino y la más oriental, fue conocida con el nombre histórico de “Gran Molucas”, y le da nombre a uno de los tres grupos de islas del país.

¹⁰⁷ SERRANO M. Fernando, 2016, p.261.

Estos materiales tan necesarios para la industria náutica eran admitidos por los representantes del gobierno en Manila como pago en especie en respuesta a los tributos



(South China Morning Post)

impuestos por la corona española¹⁰⁸. Del mismo modo, el salario pagado por trabajo indígena generado por los *polos*, que como ya hemos referido era la cuota de trabajo reclamada por el gobierno colonial en forma de tributo, era muy bajo. Esta cuota de trabajo indígena estuvo dedicada, mayormente, al corte y arrastre de maderas y su remuneración no sólo era precaria, sino que siempre sufrió tan grandes retrasos que convirtió a la administración española en una entidad que generó, por ejemplo, en 1610, una deuda pública de 300.000 pesos, y en 1619, 1.000.000 de pesos. Lo cierto es que de la industria naval dependió siempre la principal actividad económica de la colonia filipina, como fue el comercio con Nueva España, que supuso tanto el desarrollo de estrategias de defensa marítima como la organización de campañas contra los musulmanes de la isla de Mindanao, y contra holandeses e ingleses posteriormente¹⁰⁹. Igualmente es necesario reseñar que la construcción naval fue una fuente constante de explotación indígena, como ya hemos referido; pues, aunque, si por un lado y a través de órdenes reales (Reales Cédulas) se prohibió la esclavitud de los nativos y el trabajo forzado, por otro, estas órdenes no fueron nunca respetadas, siendo denunciadas en ocasiones por miembros de las órdenes religiosas y por prelados, como fue el obispo de Manila, Fray Domingo de Salazar¹¹⁰. Es por esto por lo que estas formas disfrazadas de

¹⁰⁸ VALDEZ-BUBINOV, Iván, 2019, p.41.

¹⁰⁹ Ibidem, pp.41-44.

¹¹⁰ RUIZ G., Ana, 2016, p.120. Domingo de Salazar fue el primer obispo de las islas Filipinas y perteneció a la orden de los dominicos. Fundó en 1586 el convento de Santo Domingo en Manila, desde donde realizaría sus labores de

trabajos forzados dieron lugar a situaciones de extrema tensión y a rebeliones indígenas que agitaron la sociedad filipina. Es probable que las propuestas para transferir a otros puntos las labores de construcción naval estuvieran motivadas, precisamente, por estas causas y persiguieran el objeto de acabar con la explotación de los nativos y con las revueltas¹¹¹.

Como nos comenta Dolors Folch (2013), la regulación de 1593 estableció una carga máxima de 300 Tm, aunque con el paso del tiempo su capacidad fue aumentando hasta alcanzar 1.000 Tm en el siglo XVII y 2.000 Tm. en el XVIII¹¹². Aunque todos los barcos que cubrieron la ruta del Galeón de Manila recibieron, por efecto de una especie de metonimia, el nombre de galeones, lo cierto es que no todos lo fueron. Como anteriormente hemos especificado, los primeros buques fueron naos que serían sustituidas pronto por galeones y, en algunas ocasiones, por pataches. Hasta fin de la década de 1730 fueron utilizados los galeones, de los cuales el último fue el bautizado con el nombre de *Sacra Familia*, para ser sustituidos por navíos, que poseían mayor capacidad de carga y de defensa y de los que fueron construidas seis unidades. Cuando cumple su último servicio el último de estos navíos, la ruta comienza a ser cubierta por fragatas hasta el momento en que, en 1815, desaparece el monopolio y, por tanto, la ruta¹¹³.

En relación a la forma de comprender qué tipo de defensa se procuró para estos navíos, traemos a colación la información aportada por Martínez Shaw (2012), según la cual, si bien no existió una armada específica para la defensa del comercio filipino, al modo de una armada de la Guarda de la Carrera de Indias, de una armada de Barlovento o de una armada de la Mar del Sur, sí que podemos entender que todas las naves que cubrieron la ruta del Galeón de Manila se constituyeron a sí mismas en armadas. Aunque desempeñando una función comercial, eran naves propiedad de la corona, a las que, por tanto, había que proteger. Aunque no concebidas como naves de guerra, sí se reguló que fueran artilladas ya que, en más de una ocasión, hubieron de hacer frente a buques de guerra o a corsarios ingleses y holandeses. Aunque la regla general fue que navegara una sola nave, hubo ocasiones excepcionales en las cuales navegaron dos juntas, y se las llamó, respectivamente, nave capitana y nave almiranta. Pero estas armadas constituidas por un solo barco o, lo sumo, por dos, no tuvieron como objetivo la custodia y defensa de

evangelización por todo el territorio. Los dominicos crearon la figura del *protector de los sangleyes* para defender los derechos de este colectivo.

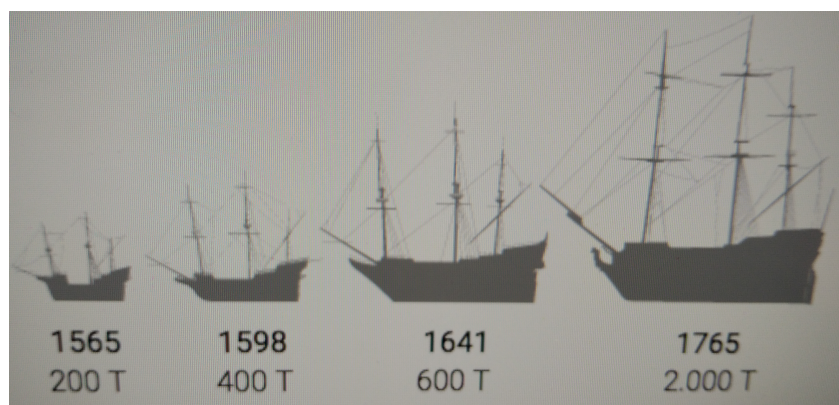
¹¹¹ VALDEZ-BUBINOV, Iván, 2019, pp.45-49.

¹¹² FOLCH, Dolors, 2013, p.12.

¹¹³ FARRAGUT, M.J., 2012, p.40.

naos mercantes, como el caso de las destinadas a Veracruz, sino que en ellas se hizo realidad el ser, al mismo tiempo, buques de guerra y barcos mercantes. Sí que podemos hablar de armadillas o flotillas constituidas en Filipinas para defenderse del azote de piratas japoneses, chinos y musulmanes, que en las costas más cercanas a las islas habían tomado las formas del corso berberisco del Mediterráneo, y también para defenderse de los ataques holandeses e ingleses¹¹⁴.

Los barcos que surcaron la ruta del Galeón de Manila también estuvieron amenazados por todos aquellos que los intentaron abordar a lo largo de las costas californianas. En estas costas la colonización española se materializó de dos maneras: una recibió el nombre de *presidios*, que fueron fuertes militares que *presidieron* el territorio, y la otra fueron las *misiones*, sencillos establecimientos religiosos defendidos por un pequeño número de soldados. Tanto los *presidios* como las *misiones* cumplieron funciones de vigilancia y se aprestaron a dar aviso a los galeones si es que avistaban algún tipo de nave



Evolución del tamaño de 1565 a 1765 (South China Morning Post)

sospechosa de piratería. Aunque la reglamentación de la época obligó a los galeones a portar una media de unos 40 cañones, lo cierto es que por conseguir más espacio para la carga y por el mucho peso que suponía la artillería, esta normativa nunca se cumplió. Llamativo es el caso del enorme *Santísima Trinidad*, un galeón de 2.000 Tm, que contó tan sólo con 6 cañones para defenderse de un ataque inglés, capitaneado por Samuel Cornish en 1762, que lo capturó con un pequeño buque que portaba 60 cañones.¹¹⁵ Como nos comenta Mariano J. Farragut (2012)

¹¹⁴ MARTÍNEZ-SHAW, C., 2012, p.98.

¹¹⁵ FOLCH, Dolors, 2013, p.12-14

En general, el Galeón de Manila sufrió pocas incidencias, teniendo en cuenta la extensión de la derrota, tanto en tiempo como en distancia, y el hecho de que, a diferencia de las naves de la Carrera de Indias, no solía ir escoltado por buques de la Armada. Solo fue protegido en periodos de gran tensión o de guerra, como con ocasión de la declaración de hostilidades contra Inglaterra en 1796, que obligó a los buques de la carrera a navegar en conserva¹¹⁶ de fragatas y navíos de la escuadra que, bajo el mando de Álava, se envió a aquellos mares con este fin y que permaneció seis años en Filipinas. De los 108 buques que hicieron la Carrera de Filipinas —o sea que oficiaron de Galeón de Manila— en 250 años, solo cuatro fueron capturados:

- El Santa Ana, en 1587, cerca de las costas de California, por dos naves del pirata inglés Cavendish.
- El Nuestra Señora de la Encarnación, en 1709 (durante el siglo XVII no-hubo ningún apresamiento), por el pirata inglés Wooden Rogers. Dicho buque había salido de Cavite junto al Nuestra Sra. de Begoña, pero cerca de las costas de California ambos buques se habían separado. Las dos fragatas de Rogers atacaron, por dos veces, al Begoña —armado con solo 24 cañones—, pero este entró en Acapulco con únicamente ocho muertos.
- El navío Nuestra Señora de Covadonga, en 1743, que fue avistado, cuando estaba cerca de Filipinas, por el navío inglés Centurion, de la escuadra de Anson. Después de un encarnizado combate —con 120 bajas y 60 muertos—, el navío español y su carga fueron presa de la superioridad artillera del inglés. Anson vendió el Covadonga en Macao y se hizo a la vela para Europa. El navío Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin, alias El Poderoso, el buque de mayor porte de la Carrera de Filipinas. Por su tonelaje era un navío de 2ª clase, y de 4ª en lo que respecta al armamento. En agosto de 1762 partió de Cavite hacia Acapulco. Debido a los vientos contrarios y a un tifón que abatió su palo mayor y el de mesana, el 2 de octubre su capitán decidió regresar a Filipinas, ignorante de que Inglaterra y España estaban en guerra y Manila había caído en manos británicas. En su viaje de regreso fue atacado por el navío Panther, de 60 cañones, y la fragata Argo, de veintiocho. Al ser acometido, el navío español solo pudo emplear diez de los 50 cañones que llevaba pues, con el fin de aprovechar al máximo el espacio, la mayoría de las veces los cañones se estibaban en el fondo de las bodegas. El Santísima Trinidad se rindió y fue conducido a Portsmouth (Inglaterra), donde su venta procuró una verdadera fortuna a sus captores.

¹¹⁶ *Navegar en conserva* significó el acuerdo de navegar dos o más buques juntos o en convoy, con el compromiso de socorrerse ante peligros como naufragios o piratería. Suponía navegar con lentitud, adaptándose a la velocidad del buque más pesado.

En cuanto a los hundidos y desaparecidos, fueron veintiséis. Debemos tener en cuenta que cada uno de estos buques realizó muchas carreras de Filipinas. Es de destacar el naufragio del navío Nuestra Señora del Pilar, magistralmente narrado en *Historia de un navío* por el doctor ingeniero del ICAI Jesús García del Valle¹¹⁷.

Según A. Ruiz (2016) y Carmen Yuste (2007) durante los primeros años no hubo un número de galeones fijo establecido, situación que vino a ser regulada en 1593, especificándose que fueran dos, ninguno de los cuales podría superar 300 toneladas de cargazón, que realizarían juntos la travesía de Manila a Acapulco. La autora Carmen Yuste (2007) nos informa, además, que esta regulación por la cual los dos navíos debían regresar juntos desde Nueva España perseguía también que, en caso de producirse algún quebranto en la negociación, los gastos de las empresas mercantiles quedaran también divididos en dos. Esta medida legal no entusiasmó a los comerciantes de Manila. Por ello, después del año 1650 la travesía será cubierta por un solo barco. Sí que estuvo permitido por esta ley transportar al puerto de Acapulco la cantidad de 250.000 pesos de plata de ocho reales en productos asiáticos, así como a su vuelta hacia Manila transportar 500.000 pesos en plata de ocho reales. Casi cincuenta años después, en 1702, la antigua reglamentación recogió la práctica que ya se había consolidado desde 1650, y se ordenó que fuera un solo navío de 500 toneladas el que hiciera la travesía. Con el transcurrir de los años se había comprobado que suponía un ahorro considerable a la hora de aprestar y carenar una sola nave, que se empleaba mucho menos personal, y que, al mismo tiempo, los riesgos de inversión disminuían.¹¹⁸

Respecto de la tripulación embarcada en el Galeón debemos decir que era un colectivo mal alimentado y muy pobre, que se enfrentaba a unas durísimas condiciones de viaje y que, sin la indumentaria adecuada, en la primera tormenta, quedaba semidesnudo, sin posibilidad de sobrevivir en las latitudes más frías, en las que morían del orden de tres o cuatro hombres al día en los primeros tiempos de la travesía. En estos barcos se acentuaba la estratificación social, y quien recibía los bocados más ricos seguía siendo el gobernador. Un buen número de los filipinos que empezaban la travesía formando parte de la tripulación sólo necesitaban experimentar el viaje hasta Acapulco para decidir abandonar el Galeón allí mismo. Los habitantes españoles pertenecientes a la aristocracia de Manila, sin tradición marinera y que, además, no se habían ocupado de formar a sus hijos en la brega del mar, eran los que llegaban a comportarse con la tripulación de

¹¹⁷ FARRAGUT, M.J., 2012, pp.41 y 42.

¹¹⁸ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2016, p.142 y YUSTE, Carmen, 2007, p.136 y 137.

manera más cruel, haciéndola objeto de maltratos. Fue lo que ocurrió en la ruta hacia el Maluco en la que viajaba Gómez Pérez Dasmariñas en 1593, que fue asesinado por un grupo de tripulantes chinos rebelados contra los malos tratos a los que estaban siendo sometidos durante la travesía¹¹⁹.

Entre los siglos XVI y XVIII la duración media del viaje entre Manila y Acapulco continuó siendo de seis meses, mientras los avances tecnológicos habían propiciado un tipo de navegación mucho más rápida en el resto del mundo. Las rutas de ida y vuelta recorridas por el Galeón no sufrieron variación alguna, a tal punto llegó esta inflexibilidad que impidió que, durante estas largas travesías, se descubriera la isla de Hawai, aun estando situada en medio de los derroteros de ida y vuelta. Esta isla ya había sido avistada por la expedición de Saavedra en 1527, y años más tarde, en 1542 fue la expedición de Villalobos la que ancló allí sus naves. Podemos justificar esta inflexibilidad a la hora de indagar otros derroteros por el hecho de que los ya conocidos se tenían por los más seguros, y también porque tanto los cargos a bordo, nombrados por el gobernador de Filipinas, como los representantes de los consignatarios, fueron los que participaron en las decisiones sobre las rutas a seguir, eligiendo siempre las que ofrecían mayores garantías y más alto grado de seguridad para su carga, esto tuvo como consecuencia que el Galeón adquiriera fama de lento, aunque también esto le valió ser una ruta bastante estable durante doscientos cincuenta años.¹²⁰

La máxima autoridad en el Galeón de Manila estaba representada por un capitán general, seguido en jerarquía por el almirante. Mientras que todas las decisiones importantes relativas a la ruta del Galeón dependían del virrey novohispano, la designación demás alto mando militar de la nave estaba en manos del gobernador de Filipinas. Se presuponía que estos hombres, representantes de la autoridad colonial hispana en los que recaía la responsabilidad de comandar la nave, debían cumplir los requisitos de ser expertos navegantes, estar curtidos en las penurias que imponía la larga travesía y capear con las terribles tempestades del mar Pacífico. Debían, además, hacerse respetar por un grupo mucho más numeroso y, habitualmente, de etnias diferentes, que quedaba bajo sus órdenes, y que podía ascender en número, aproximadamente, a unos 450 hombres, entre los que había marineros, soldados, clérigos y comerciantes. Esta tarea no era nada fácil cuando las condiciones del mar hacían de la travesía algo insoportable, y aparecían el hambre, la enfermedad, la climatología adversa o la insubordinación. Este capitán general

¹¹⁹ FOLCH, Dolors, 2013, p.13.

¹²⁰ Ídem.

del Galeón era conocido popularmente en territorio novohispano como *general de la China* o *general de Filipinas* y pertenecía, normalmente, a las más importantes familias afincadas en las islas, pero, aunque no hemos llegado a conocer sus nombres o el de los almirantes, sin duda debieron ser personajes curiosos y singulares. Los pobladores hispanos de Manila solían oponerse y no aceptar nombramientos de capitanes generales de la Nao de aquellos que no estuvieran relacionados con el comercio o fueran ajenos a la limitada sociedad filipina. En alguna ocasión, aprovechando el desplazamiento a México o a la metrópoli, de alguna persona de dignidad, se le adjudicó el cargo de capitán general, como ocurrió con Juan de Alcarazo, hombre de armas que anteriormente había desempeñado el cargo de gobernador de Formosa. En estos casos la *talasocracia del Mar del Sur*, que no fue nunca demasiado numerosa, pero sí poderosa, solía marginar a estas personas, tratándolas como a extranjeros, *endemizando* así la multiétnica pero ensimismada aristocracia filipina.¹²¹

Como nos comenta Ana Ruiz (2016) los peligros de la navegación que anteriormente hemos mencionado hicieron aparecer determinadas manifestaciones religiosas católicas y rogatorias que buscaban la protección divina frente a fenómenos naturales y climatológicos, como fueron las tempestades sufridas, la *calma chicha* que impedía que el galeón avanzara y lo paralizaba en alta mar por días y días, o el calor sofocante que hacía imposible realizar cualquier tipo de tarea y dejaba sin fuerzas y sin agua a cualquiera que viajara en la nave. Otras veces la tripulación buscaba la protección de la Virgen o el Santo católicos con cuyo nombre se bautizaba a las Naos. Como ejemplo reseñamos el caso del galeón llamado *La Guadalupe Mexicana*, advocación de la Virgen a la que los mejicanos ya profesaban una enorme devoción. Fue construido en el golfo chino de Siam y destinado a las Filipinas en 1755, siendo nombrado capitán general don José Pasarín, y que tenía como misión reforzar la ruta hacia el puerto de Acapulco. En este caso la travesía de esta nave resultó tan accidentada que un temporal indomable, después de dejarlo a merced de la sed y el hambre, los terminó desplazando hasta la costa china¹²².

Dolors Folch (2013) nos comenta que el Galeón cargado enfilaba en dirección a Japón en busca de la corriente Kuro Shivo, por lo que no era extraño que algunos galeones embarrancaran en las costas japonesas. Mas allá del golfo de Manila y de la isla de Mariveles, existía la posibilidad de tomar el derrotero del norte a través del cual el viaje se acortaba hasta dos meses, pero el miedo a los piratas japoneses de cabo Bojador y de

¹²¹ SERRANO M., Fernando, 2016, p.265.

¹²² RUIZ G., Ana, 2016, pp.134 y 135.

Cagayán hacía desechar esta alternativa. Otra de las causas, y la de más fuerzas, era poder hacer un recorrido de escalas a lo largo de todas las islas de la zona, como Masnate, Panay, Mindoro o Ticao, desde las que, por medio de lanchones, se iban depositando cargas ilegales en el Galeón que eludían el pago del impuesto correspondiente y lo ponían en riesgo por el exceso de peso.¹²³ Para asegurarse una travesía tranquila, Ana Ruiz (2016) nos dice que los galeones se hacían a la mar con el monzón de verano, durante la primera semana de julio, con la esperanza de arribar al puerto de Acapulco entre noviembre y diciembre, lo que suponía una estancia de unos cinco meses en el mar. Se iniciaba el viaje de regreso al puerto de Cavite con el monzón de invierno, en abril como muy tarde, arribando a las islas en verano tras cuatro meses de navegación. En ocasiones la alteración de alguno de estos plazos o una climatología no favorable impedía que el Galeón se echara a la mar, lo que significaba que conseguirlo se convertía en todo un acontecimiento para la vida económica de Acapulco y de Cavite, sobre todo en momentos en los que la cargazón incluía el socorro indispensable que significaba la supervivencia de los habitantes de las islas y los pagos por las operaciones mercantiles¹²⁴. Según Carmen Yuste (2007) una vez el Galeón llegaba a Acapulco, llegada que se producía entre el día de Navidad y el de fin de año, era en enero o febrero cuando se procedía a la descarga de las mercancías y se organizaba la feria del comercio. En este tiempo los filipinos se ocupaban de gestionar nuevos embarques. Al comenzar marzo, o en abril si es que se había producido algún retraso, el Galeón procedente de Acapulco emprendía el regreso a Filipinas, coincidiendo su llegada con la salida desde el puerto de Cavite de otro galeón que iniciaba su travesía hacia Nueva España en el mes de julio¹²⁵.

La vida económica y la propia vida de los pobladores dependía, en gran medida, de la llegada y salida de aquellas grandes naves. A pesar de que la ida y la vuelta entre Manila y Acapulco sumaban 20.000 millas náuticas, existiendo todo tipo de riesgos como eran los huracanes, las tempestades, los monzones, los retrasos en el aprovisionamiento, el peligro por sobrepeso o por averías en los cascos de la nave, el porcentaje de naufragios sólo supuso un 15 por ciento de la totalidad de todos los desplazamientos que tuvieron lugar durante doscientos cincuenta años, la mayoría sucedidos en la travesía que tenía lugar en dirección al oeste, alrededor de las islas Marianas, Japón y Filipinas¹²⁶.

¹²³ FOLCH, Dolors, 2013, p.14.

¹²⁴ RUIZ G., Ana, 2016, p.139.

¹²⁵ YUSTE, Carmen, 2007, p.134.

¹²⁶ RUIZ G., Ana, 2016, p.140.

El Galeón enfilaba luego el estrecho de San Bernardino, antes de desembocar ya en el océano, que se había convertido en una trampa mortal, debido al número de naufragios que se produjeron tanto a la ida como a la vuelta.¹²⁷ Hubo ocasiones en que la nave hubo de regresar forzosamente al puerto de Manila, llevando a cabo lo que era conocido como una *arribada*, maniobra que debía efectuar a consecuencia de los huracanes con los que se podía topar si salía demasiado tarde, lo que significaba para todos aquellos que habían invertido en alguna de las piezas del Galeón un verdadero desastre económico¹²⁸. Ana Ruiz (2016) no relata que la tripulación, ante el azote de tempestades y tifones, se deshacía de los valiosos fardos, echándolos al mar, con el fin de aligerar peso y ganar maniobrabilidad y que, en ocasiones, los que conseguían llegar a puerto y ser desembarcados se encontraban tan deteriorados que habían perdido ya todo su valor. A esta enorme pérdida económica se unía el hecho de que la mercancía, aunque recuperada, no podía ser exportada nuevamente a Acapulco¹²⁹.

Siguiendo con el recorrido de la nave, diremos que, si esta conseguía superar la fosa de las Marianas, aún enfrentándose a la posibilidad de sufrir un tifón, era posible alcanzar Japón e introducir el Galeón en la corriente Kuro Shivo que lo llevaría hasta la costa de California. Este trayecto era muy agitado y en recorrerlo se empleaban unos seis meses. Este viaje de Manila a Acapulco resultó tan complicado que fue una empresa casi imposible que las especies vegetales, cargadas en la cubierta del Galeón, llegaran al puerto novohispano. El camino de vuelta, en cambio, resultó más rápido y fácil, por lo que a fin del siglo XVI el tabaco y el maíz habían podido ser transferidos a China¹³⁰.

Durante los primeros viajes casi la mitad de la tripulación moría en la travesía, y en ocasiones el porcentaje fue aún mayor. El Galeón arribaba a mitad de diciembre y las mercancías se descargaban en el puerto de Acapulco, donde debían tributar el 10% del almojarifazgo. Allí esperaban los consignatarios y grandes comerciantes mejicanos, así como los barcos que portaban la plata proveniente de Perú. Comenzaba la Feria de Acapulco, en torno a la que se reunían alrededor de 10.000 personas, transformando el pequeño y humilde puerto de Acapulco en un enclave variopinto, bullicioso y activo. La entrada de estas mercaderías abrió el Camino de China, por el que las reatas de mulas cargadas de fardos sin desempacar recorrían el trayecto que unía Acapulco con México capital. El Galeón zarpaba nuevamente en abril desde el pequeño puerto de Acapulco,

¹²⁷ RUIZ G., Ana, 2016, pp.140 y 141.

¹²⁸ FOLCH, Dolors, 2013, p.14.

¹²⁹ RUIZ G., Ana, 2016, p.142.

¹³⁰ FOLCH, Dolors, 2013, p.14.

realizando, de vuelta, una navegación mucho más tranquila y segura durante unos tres meses, empleándose dos meses en alcanzar las Marianas, quince días más hasta llegar al Embocadero y otros quince para avistar Manila¹³¹.

Según Carmen Yuste (1987), los grandes comerciantes de México no se desplazaban personalmente a Acapulco, sino que

Actuaban a través de agentes y comisionistas que a la llegada del galeón se desplazaban a Acapulco para adquirir lotes completos de mercancías, recoger cargamentos comprados con anterioridad y contratar nuevas consignaciones. Dichos sujetos llevaban en sus manos la representación de los comerciantes de México y a nombre de ellos entablaban mecanismos de venta, establecían precios de mercancías, e incluso, si procedía, decidían si retiraban sus caudales de la feria por no convenir a los intereses mexicanos. Declarada abierta la feria, estos mismos agentes y comisionistas se preocupaban por satisfacer los encargos que llevaban y que incluían: compra de mercancías, pago de impuestos, cobro de libranzas, solicitudes de nuevos cargamentos, envío de correspondencia y, en ocasiones, liquidación de cuentas comerciales¹³².



(South China Morning Post)

Como el espacio de carga era lo máspreciado del Galeón, con el fin de evitar corruptelas y que los chinos manejaran los precios, el gobierno colonial estableció las *pancadas*, a través de las cuales un oficial de la administración era el que adquiría todas las mercancías directamente a los chinos a un precio regulado por ley para luego distribuirlas entre

¹³¹ FOLCH, Dolors, 2013, p.14.

¹³² YUSTE, Carmen, 1987, p.194.

aquellos que tenían derecho a carga. Este derecho que era acreditado mediante una *boleta* permitió dividir el espacio de almacenamiento en *fardos*, a los que correspondía un volumen de 2,5 pies de largo con 2,0 de ancho y 10 pulgadas de alto. Cada *boleta* generaba un *fardo*, y aquel que quiso comerciar con objetos que ocuparan más volumen tuvo que hacerse con más boletas, lo que era posible porque muchos vecinos de Manila que no se dedicaban al comercio y sí disponían de su beneficio en boletas, las vendían a aquellos dedicados al tráfico mercantil. Y, aunque según la normativa establecida, el Galeón no podía cargar más de cuatro mil fardos, la mayoría de las veces cargó como poco el doble. Probablemente en el naufragio del Galeón San José tuviera algo que ver el hecho de que había triplicado su carga, portando doce mil fardos¹³³.

A la hora de establecer la calidad y cantidad de los productos y los derechos de embarque eran los sangleyes los que colaboraban con las autoridades para realizar esta tarea. Como el fardo era la unidad de carga y lo legalmente permitido eran cuatro mil unidades, el monto se obtenía de dividir el volumen total de las mercancías a exportar entre el valor del cargamento autorizado, que eran esos cuatro mil fardos. Se elaboraban listas en las que se especificaba de todo lo cargado, facilitando copia al capitán y al contraestre, y cada fardo era marcado con las señas del remitente. La Real Audiencia era la encargada de fijar los precios de las mercancías de origen asiático cada cinco años, y las de origen filipino cada diez años, a fin de evitar abusos. El impuesto llamado *almojarifazgo* era el gravamen que venía determinado por el peso de las mercancías y no por el volumen, y que suponía un beneficio del diez por ciento del tonelaje del que se beneficiaba la corona¹³⁴. Una vez que el navío había sido pertrechado con su carga en Cavite, era anclado justo frente a las murallas de la ciudad de Manila, por donde procesionaba la Patrona de los Galeones, la Virgen de la Paz y del Buen Viaje. En este ritual de despedida el arzobispo impartía su bendición a la tripulación y a la nave, y entre los repiques de campanas de todas las iglesias de Manila, el gobernador daba la orden de hacerse a la mar. En este momento se levaban anclas y se despleaban velas. En último lugar se rezaba un *Te Deum* y continuaba la procesión como acto de protección y buen augurio para el siguiente año. De modo que, como ya hemos referido, cuando el Galeón, tras su arriesgada travesía por el océano Pacífico, era avistado en las playas mexicanas, las atalayas que protegían las costas prendían sus fogatas como señal de aviso, se enviaban correos por tierra y las pequeñas naves cercanas al litoral anunciaban la llegada. Ya desde

¹³³ RUIZ G., Ana, 2016, pp.149 y 150.

¹³⁴ RUIZ G., Ana, 2016, pp.149-151.

los puertos de San Blas, Santiago o Navidad se volvían a enviar nuevos anuncios de la llegada del Galeón, que, junto a los repiques de catedrales y templos, convocaban a los interesados, a la Feria de Acapulco.¹³⁵ El arribo de la nave, de igual manera que su partida de Manila se convertía en un acontecimiento que no tenía precedentes.

En el viaje de retorno desde Acapulco, iniciado a principios de marzo, se transportaba la famosa plata de las minas de Potosí, en Perú, y también cacao, cochinilla, textiles procedentes de España, vino aceite y frailes. Pedro D. Cano B. (2016) nos refiere que existió un dicho popular que rezaba que “La Nao de China no lleva más que plata y frailes”¹³⁶. Esta sed de plata originada en Oriente nos la refiere Elena M. García (2006) de la siguiente manera:

Durante el siglo XVI, gran parte de la demanda de plata en China fue suplida por Japón, que experimentó un auge en su minería de plata entre 1540 y 1650, pero luego fue superada por la llegada de cargamentos de pesos de plata hispanoamericanos que llegaron a China por tres rutas: a través de Levante y la India, a través de las compañías mercantiles europeas de Indias Orientales y a través del comercio con Manila. La famosa Nao de Manila, que cruzaba el Océano Pacífico directamente de México a Filipinas, cargaba un promedio de dos a tres millones de pesos-plata por año desde fines del siglo XVI hasta fines del siglo XVIII. Parte del metálico provenía del Perú, donde existía una fuerte demanda de productos asiáticos, pero en el siglo XVIII la gran mayoría era plata mexicana. Una de las razones técnicas que permitían que tales cantidades de plata pasasen de Occidente a Asia era que si en Europa la relación oro/plata era de 1 a 10 (entre 1585 y 1600), en China no era más que 1 a 5, lo que significaba una fuerte prima sobre la plata¹³⁷.

Una vez avistado el Galeón en la boca de la bahía de Manila, un centinela apostado en la isla de Miravela se embarcaba en un navío ligero y salía a su encuentro, a fin de reconocer la nave, disponer centinelas para su custodia y ejecutar el anclaje en el puerto de Cavite. Nada podía ser desembarcado sin la autorización, registro y evalúo efectuado por los oficiales reales, que también devengaban los tributos correspondientes a la corona. Una vez efectuadas estas tareas el Galeón era vaciado utilizando para su descarga y traslado hasta Manila champanes chinos, una especie de naves ligeras parecidas a los pataches, y las mercancías eran almacenadas en el Parián y en bodegas situadas a las afueras de la ciudad. Una vez realizados estos controles y llegadas a Manila, se celebraba en la ciudad

¹³⁵ RUIZ G., Ana, 2016, pp.149-156.

¹³⁶ CANO B., Pedro D., 2016, p.100.

¹³⁷ GARCÍA GUERRA, Elena M., 2006, pp.246 y 247.

una feria que convocaba a habitantes de todas las islas, y, sobre todo, a comerciantes chinos, filipinos, españoles y criollos. En esta feria confluían, por otro lado, mercaderías procedentes de China, de Japón, de Bengala, de Camboya, de Malaca, de Borneo, de Célebes, etc., traídas por chinos, portugueses, japoneses y malayos que se llevaban, de retorno a sus destinos, las mercaderías euroamericanas. En el siglo XVI llegaban a Manila desde China una cantidad de entre treinta a cuarenta juncos cargados con sus mercancías, que, zarpando desde las costas asiáticas y Malasia con la luna nueva de marzo, tardaban entre quince y veinte días en arribar. Regresaban a sus destinos entre los meses de mayo y junio para evitar las tormentas¹³⁸.

5. LA PRESENCIA DE LAS MUJERES EN MANILA Y EN EL COMERCIO DEL GALEÓN

Debemos tener en cuenta que la sociedad novohispana se conformó como una realidad compleja, de carácter multiétnico y multilingüe, que se enfrenta a nuevos desafíos y también a variadas oportunidades y limitaciones, que estuvieron condicionados por el contexto en que habían nacido: el Nuevo Mundo. Una sociedad, además, que se adapta a nuevas condiciones ambientales y geográficas y que se articula en función de unos parámetros diferentes a los del entorno europeo de la época, permitiendo, a pesar de su jerarquización, un cierto grado de movilidad social, y que guarda en sí misma, contradicciones como las ya mencionadas. En este sentido recordamos el carácter de ciudad fronteriza del que García-Abásolo dota a la ciudad de Manila, para definirla como franja entre dos universos bien diferentes: el europeo y el asiático; como punto de encuentro de realidades humanas diversas e, incluso, extrañas unas a otras. Un espacio o franja que se vio obligada a encontrar una identidad híbrida y absolutamente nueva. Fruto de los choques culturales entre antiguos y nuevos pobladores, y convertida en escenario de intercambios económicos a gran escala, Manila estuvo marcada por la enorme distancia que la separó del mundo al que pertenecía y que la conformaba tal y como era en aquellos momentos; y estuvo plagada, además, de pequeños y de grandes conflictos. Nos apunta J. Mojarro (2018) que eran muy pocas las posibilidades para la mujer en la sociedad colonial hispana, más aún en esta sociedad que hemos descrito, recién nacida, vulnerable y conflictiva, que sobrevivía socialmente encerrada en sí misma. De ella se esperaba un compromiso de comportamiento que evitara poner en entredicho el honor

¹³⁸ CARRERA S., Manuel, 1959, p.115.

familiar, concebido como era en los siglos XVI y XVII¹³⁹. El ideal pues, tanto en la península como en las colonias americanas, era que la mujer se circunscribiera al ámbito doméstico y religioso y que se guardara, depositaria como era, de un tesoro impagable. En el ámbito legal no tenía potestad para administrar sus propios bienes, pues estaba supeditada a la tutela del padre, primero y después, al marido, si se casaba. Desde esta consideración legal no podían convertirse en fiadoras o actuar como testigos; aún menos ejercer funciones judiciales o puestos públicos, como no fuera bajo autorización extraordinaria. Las tres opciones para una mujer de la época eran ser dependiente del padre desde su niñez hasta que se casaba, ser dependiente del marido al casarse o formar parte de la institución religiosa profesando en un convento. Sin embargo, la realidad social daba lugar a otros tipos de estado diferentes que también eran contemplados por la legislación. En el caso de la mujer que se quedaba soltera la ley dictaba que alcanzara su mayoría de edad a los veinticinco años, edad a partir de la cual adquiría plenos poderes para administrar sus bienes, igual que ocurría en el caso de las separadas legalmente y con las viudas. La mujer abandonada y la casada podían obtener un poder judicial a través del cual también podían administrar sus bienes; en el caso de las casadas, con el consentimiento de sus maridos y a través de una negociación según la dote aportada al matrimonio. El nuevo contexto marcado por la ley indígena, en la que el cacicazgo¹⁴⁰ se transmitía por vía femenina, tendrá una influencia de peso a la hora de heredar; de forma que la mujer sucedía al padre detentando el poder sobre las casas y tierras de labor, por encima de sus hermanos varones y mayores de edad¹⁴¹.

No obstante, dicho lo anterior, la modalidad familiar y social que surgió en las colonias americanas, plagada de conductas *anormales* y desviadas de la norma, conformó un paisaje social diverso que terminó tolerando situaciones muy irregulares. La desviación adoptó el carácter de *informal*, aunque siempre percibida bajo el paraguas de la norma. De este modo surgieron nuevos modos de relación social y sexual, entre los que sobreabundaron las relaciones ilegítimas, por lo que hubo que regular el proceso de reconocimiento de hijos naturales. Asimismo, las parejas no formales formadas por

¹³⁹ MOJARRO, Jorge, 2018, p.50, en *Lo que fue de ellas*.

¹⁴⁰ Antes de la colonización española existieron en lo que luego fue el virreinato de Nueva España las llamadas *cacicacas*, mujeres que tuvieron iguales prerrogativas que los caciques varones. Tras la conquista fueron reconocidas tanto por los indígenas como por los españoles, quedaron exentas del pago de tributos y tuvieron derecho a recibir tributos de sus cacicazgos, como señoras que eran de sus pueblos, conservando sus tierras y más aún, incrementando su propiedad territorial a base de “mercedes reales”. Las mujeres de sangre mestiza conservaron también todos los derechos de las *cacicacas* indígenas, y se les reconoció el dominio sobre sus tierras.

¹⁴¹ QUIJADA, Mónica y BUSTAMANTE, Jesús, 2000, pp.571 y 572, en *Historia de las mujeres. Del Renacimiento a la Edad Moderna*.

blancos y mujeres indígenas fueron aceptadas socialmente, incluso aunque a finales del siglo XVI el número de mujeres de origen europeo que formaban parte de la élite se equiparara al número de mujeres indígenas. Como consecuencia, convivían dos o más grupos familiares, uno legítimo y otro u otros estables, pero no legitimados. Este fue grosso modo el contexto social que les tocó vivir a las mujeres, indígenas y españolas, en el mundo novohispano. Esta ética social se desarrolló de forma paralela a la tradición del honor representado por la virtud femenina, su recato y su encierro¹⁴².

Un ejemplo ilustrativo de relación ilegítima fueron las uniones consensuales, a través de las cuales los funcionarios peninsulares pudieron llegar a mantener relaciones con mujeres de origen criollo, consintiendo los padres de esta y sobreentendiendo que el matrimonio se celebraría finalizado el periodo de servicio del funcionario. Esto dio como resultado que nacieran varios hijos de la pareja antes de que estuvieran casados, o que se produjera el abandono de la mujer. Sucede que durante el siglo XVII existen dos factores importantes que nos ayudan a comprender el contexto social; por un lado, más de la mitad de los niños, que fueron bautizados nacieron fuera del matrimonio, es esta la más alta tasa que se conoce de la época; por otro lado, existe una sobreabundancia de mujeres a final de siglo, figurando cien mujeres por cada setenta y ocho hombres, por lo cual una de cada dos mujeres se quedaba soltera. Todos estos factores, que dan como resultado el abandono de la mujer, las relaciones ilegítimas y un alto número de mujeres solteras, entre otras consecuencias, obligó a muchas mujeres, en ocasiones con hijos, a buscar la forma de sostener a su familia. Aparecen así figuras como la mujer novohispana hacendada dedicada a la agricultura y a la ganadería, mujeres comerciantes que proveen a las tiendas de la ciudad de México, labradoras de pequeño nivel, productoras y distribuidoras de pulque, maestras, bordadoras, tejedoras, jefas de tienda, curanderas y actrices; otras muchas entraron a profesar en los conventos fundados¹⁴³.

El nuevo escenario, entretejido de novedosas relaciones sociales y de hibridaciones complejas surgido en Manila, se articuló en torno al Galeón, a través del cual se importaron no sólo formas culturales específicamente españolas y orientales, sino también formas novohispanas, que, remezcladas, fueron exportadas a todo el mundo occidental. El entramado comercial que generó la Nao supuso una fuente de riqueza para los habitantes de aquella ciudad-frontera, sobre todo para los españoles que habitaban en

¹⁴² QUIJADA, Mónica y BUSTAMANTE, Jesús, 2000, p.573, en Historia de las mujeres. Del Renacimiento a la Edad Moderna.

¹⁴³ *Ibidem*, pp.574 y 575.

el archipiélago, que fueron los que obtuvieron los más suculentos beneficios. Y no sólo para aquellos que se establecieron como comerciantes en este enclave singular sino también para sus viudas, aquellas que fueron capaces de manejar sus redes de amistad y solidaridad, los recursos legales existentes y los conocimientos adquiridos para continuar con los negocios heredados, como nos ha explicado la historiadora Inmaculada Alva. La monarquía española estableció en 1593 una serie de medidas legales a través de las cuales, en primer lugar, se concedió a los españoles residentes en Filipinas, que debían acreditarlo estando inscritos en el libro de vecinos de Manila, permiso para negociar tanto con Asia como con América simultáneamente. Se estableció que pudieran hacerlo bien en calidad de cargadores, bien embarcando fardos de su propiedad o bien como consignatarios de mercaderías recibidas en custodia por habitantes de Manila que evitaban desplazarse. En segundo lugar, estas medidas convirtieron a Acapulco en el único puerto legalmente habilitado para recibir al Galeón y canalizar la distribución de los productos orientales. Y, en tercer lugar, limitó a los comerciantes de Nueva España su actuación como compradores en la Feria de Acapulco, para lo que se les prohibió viajar a la ciudad e, incluso, participar en el comercio a través de la intermediación de comerciantes filipinos que adquiriesen mercaderías en Manila o cualquier otro puerto de Oriente en su nombre. Esta normativa, como ya hemos comentado anteriormente, fue incumplida casi desde el principio de su promulgación. En torno a la llegada del Galeón al puerto de Acapulco, se originaron una serie de redes ilegales marítimas que, sostenidas por una administración corrupta, abrieron rutas de compra y distribución de todo tipo de productos asiáticos. Y, asimismo, durante el siglo XVIII, la prohibición impuesta a los comerciantes novohispanos fue salvada por la estrategia de estos comerciantes de convertirse durante un breve plazo en residentes de Manila para ser inscritos en el libro de vecinos, obteniendo así el derecho de valerse de un agente intermediario que les gestionaba la compra y traslado de las mercancías a Acapulco.¹⁴⁴

Las viudas de Nueva España cumplieron el papel de administradoras de la empresa familiar, y aparecen en los registros notariales como un grupo fuerte y activo económicamente. Así mismo, tanto en Filipinas como en Buenos Aires, durante el siglo XVIII, hubo mujeres que se hicieron cargo de los negocios de sus maridos difuntos, aunque bajo la supervisión de un cuñado o de un hijo. Un clima social como el novohispano en el que la soltería, el abandono del hogar por parte del hombre o las

¹⁴⁴ RUIZ G., Ana, 2018, pp.214 y 215, en *Lo que fue de ellas*.

relaciones ilegítimas son frecuentes, obligan a la mujer en Nueva España a participar en actividades lucrativas o remuneradas. Así existen hacenderas dedicadas a la agricultura y la ganadería, comerciantes y proveedoras de las tiendas de la ciudad de México, carniceras, labradoras, productoras y vendedoras de pulque, bordadoras, tejedoras, curanderas, etc. Como dato curioso señalaremos que la mayor parte de las imprentas de México quedaron en manos de muchas de estas mujeres¹⁴⁵.

En el caso de Manila la presencia de viudas activas y participantes en el entramado económico se hizo posible porque la Corona española no sólo concedió privilegios sobre la cargazón de los galeones a todos los españoles, como hemos señalado, sino también a sus viudas y a sus hijos, siempre que estuvieran residiendo en el archipiélago. De hecho, tanto solteras adultas como viudas, aún no habiendo tenido acceso a una educación formal, fueron capaces de tomar iniciativas y manejar con criterio sus vidas y sus patrimonios, en el estrecho margen que les permitió aquel tipo de sociedad. El colectivo de las mujeres viudas fue contemplado por las autoridades como un grupo especialmente vulnerable, por lo cual, se les concedió, a modo de pensión, el derecho legal de explotación sobre los bienes de la carga de los galeones, con fin de evitar que cayeran en la llamada *pobreza vergonzante*¹⁴⁶. Muchas de estas mujeres gozaron, añadido a este privilegio, de la tranquilidad económica propiciada por la herencia recibida de sus maridos, que, como hemos dicho, las hacía propietarias de encomiendas, de casas de labor y tierras, así como de inversiones ya realizadas por sus maridos en productos exóticos orientales y artesanías valiosas, y también de esclavos. Y, además, hubo casos en los que la mujer viuda en cuestión se casó en segundas y en terceras nupcias¹⁴⁷.

Como hemos señalado anteriormente, los modos sociales que permitieron la tolerancia de uniones irregulares no legítimas, de la aparición de hijos fuera del matrimonio, así como de muchos abandonos, también dieron lugar a comportamientos que hubieran sido mal vistos desde la más estrecha moral y el sentido de decoro de la sociedad española. Tomamos la información obtenida por Inmaculada Alva, que nos remite en su artículo a Martínez de Zúñiga, quien comenta que la mujer en Filipinas, a principios del siglo XIX, hablaba con más libertad, y se atrevía a fumar en público cigarros gordos y largos, lo que no estaba mal visto; aportándonos la idea de que en España estos modos sociales, por el contrario, no hubieran sido admitidos. Es por lo que se conforma en Filipinas un

¹⁴⁵ QUIJADA, Mónica y BUSTAMANTE, Jesús, 2000, p.575, en *Historia de las mujeres. Del Renacimiento a la Edad Moderna*.

¹⁴⁶ ALVA, Inmaculada, 2018, p.140, en *Lo que fue de ellas*.

¹⁴⁷ ALVA, Inmaculada, 2016, p.206.

panorama en el que la mujer se concibe como con más libertad, moviéndose en un espacio social donde es más escuchada. También Inmaculada Alva recoge la información de Carmen Yuste, que nos informa de que en la ciudad de Manila las mujeres gozaban de tan alto grado de seguridad y autonomía en los negocios que su libertad de actuación llamaba la atención entre los comerciantes mejicanos. Podemos deducir, pues, tanto por sus comportamientos en el ámbito mercantil, como en el ámbito de lo social, que existía cierta laxitud respecto de las estrictas reglas del decoro y de la etiqueta propiamente hispanas¹⁴⁸.

A pesar de esta relativa relajación de costumbres que hemos tratado en párrafos anteriores, traemos a colación dos casos referidos por Jorge Mojarro (2018) como ejemplo de cómo los mecanismos sociales hacían a la mujer especialmente vulnerable en lo relativo a su honor y credibilidad en la sociedad filipina. Uno de los casos es el de



Atribuido a Juan Ravenet. Mestizos de Manila. 1789-1794. Colección Bauzá, Núm. Inv. 02320. Cortesía del Museo de América. Fotografía de Joaquín Otero Úbeda. En *Lo que fue de ellas*, p. 141.¹⁴⁹

¹⁴⁸ ALVA, Inmaculada, 2016, p.206.

¹⁴⁹ Podemos observar en la imagen que una de las tres mujeres, de rasgos orientales, está sosteniendo un gran puro en su mano derecha.

Juliana de Morga, hija mayor del oidor de la Audiencia de Manila y autor del libro *Sucesos de las Islas Philipinas* (1609), Antonio de Morga. Juliana comenzaría, a sus diecinueve años, y contraviniendo la orden de sus progenitores, una relación con el capitán novohispano Juan Alonso de Moxica, que no respondía a las expectativas familiares. Al conocer el padre la deshonra consentida por Juliana, esta recibió una paliza de manos de sus padres y perdió su cabello, que le fue cortado con unas tijeras. Aquella misma noche Juliana abandonó la casa, descolgándose con sábanas por el balcón, e intentó encontrar a su enamorado; sin conseguirlo. Se refugió en casa del relator, sita frente a la casa del capitán del que estaba enamorada. Su padre, enterado de su escapada, marchó hasta casa del relator, exigiendo que su hija bajara, y al no poder conseguirlo, pidió al gobernador Acuña que interviniera para convencerla, pero tampoco así fue posible. Acuña ordenó, cuidando de la vida de Juliana, que esta pasara la noche en casa del capitán Gómez de Machuca, mientras el padre de Juliana regresó a su casa. Protegida y segura, esperó la llegada de su capitán, que apareció acompañado del provisor, quien los casó con celeridad. La ira del padre de Juliana llegó a tal punto que provocó el repudio de su hija para el resto de sus días¹⁵⁰.

Otro de los casos referidos por Jorge Mojarro (2018) es el de Ana de Monterrey, hija adoptiva del gobernador Lavezaris y heredera de sus encomiendas tras su muerte. Ana representa un modelo concreto que contiene todos los ingredientes que nos pueden hacer comprender la situación de vulnerabilidad e indefensión de la mujer española en un entorno tan peculiar como el que fue Manila. Ana quedó, tras la muerte de su padre adoptivo, bajo la tutela de la esposa de este, Inés, quien hizo correr por la ciudad el infundio de que su hija adoptiva era una bruja. Este rumor infundado adquirió tal fuerza que Ana fue acusada de practicar brujería por su propio marido y por varios testigos más. Posteriormente a este desgraciado suceso, quedó viuda y volvió a heredar de su marido, con lo que se convirtió en una mujer joven y rica, además de ser española, lo que hizo de ella una pieza codiciada en la pobre y constreñida sociedad filipina. Su posición y riqueza la hizo presa de chantajes y presiones por parte del gobernador Gonzalo Ronquillo, que utilizó la antigua acusación de brujería que había pesado sobre ella con el fin de obligarla a casarse con un sobrino suyo y aumentar así el patrimonio familiar. Esto no hace más que poner de manifiesto la indefensión que sufrió la mujer en general en aquella época,

¹⁵⁰ MOJARRO, Jorge, 2018, pp.51-53, en *Lo que fue de ellas*.

más aún poseyendo un rico patrimonio, siendo viuda, y residiendo en un enclave como Manila, percibido como marginado y lejano¹⁵¹.

Lo cierto es que muchas de estas mujeres, aún contando con mucho en su contra, supieron dar continuidad a los negocios de sus maridos, fundamentados en el comercio del Galeón. Del mismo modo manejaron inteligentemente las redes de solidaridad familiar que les sirvieron de paraguas con el fin de realizar inversiones más seguras sobre un número considerable de piezas¹⁵² de las cargas de los galeones, lo que contribuyó a que actuaran como verdaderas comerciantes, dejando constancia de su solvencia económica y de su capacidad de gestión. Las medidas legalmente establecidas desde el comienzo de las transacciones comerciales a través del Galeón dispusieron que las viudas, a modo de pensión y casi como una medida caritativa, pudieran cargar en la nave mercancías por un valor de entre ciento cincuenta y trescientos pesos, lo que suponía una o dos piezas. Las piezas eran los espacios destinados al transporte de mercancías del galeón, y eran adjudicadas por medio de boletas, o sea, por medio de documento escrito, a través del cual se acreditaba al poseedor en el derecho de ocupar ese espacio concreto. La mayor parte de estas viudas usaron este recurso, como lo que era, una medida de supervivencia; en cambio, otras lo gestionaron a modo de inversión, copiando el modelo de los comerciantes masculinos¹⁵³.

Especialmente ilustrativa es una carta que el colectivo de viudas de Manila dirigió a la autoridad superior, en la persona del gobernador, en el año 1705, al haber prohibido éste la reventa de las piezas. Fueron un total de veintinueve mujeres las que tomaron la iniciativa y firmaron la carta, denunciando así el perjuicio que supondría esta medida. Y no sólo hablaron en su nombre, sino en nombre de otras mujeres que se hubieran visto también perjudicadas, así como en nombre de muchos hombres que, sin embargo, no se movilizaron ni elaboraron ninguna reclamación. Este colectivo de veintinueve viudas llamó la atención sobre lo perjudicial de esta medida tanto para aquellas que conseguían el sustento a través de la venta de las boletas, como para aquellas otras que negociaban con ellas para conservar su patrimonio, lo que ya nos desvela que había un grupo que desempeñaban un papel activo en el mundo mercantil y empresarial, y que invertían en la compra de boletas para, de este modo, poder transportar más carga en el Galeón.

¹⁵¹ MOJARRO, Jorge, 2018, p.51, en *Lo que fue de ellas*.

¹⁵² Una pieza era un fardo con unas medidas concretas, que contenía mercancías como sedas, especias, artesanías de madera o marfil y también productos de la tierra, como las mantas de Ilocos. El valor de cada pieza era muy variable, aunque en solía tasarse entre 120 y 150 pesos. Un fardo era el volumen de ocupación individual, de 2,5 pies de largo con 2,0 de ancho y 10 pulgadas de alto. El volumen legalmente autorizado en un Galeón era de 4000 fardos.

¹⁵³ ALVA, Inmaculada, 2016, p.208.

El grupo autor de la carta instó a la autoridad a levantar la prohibición establecida, advirtiendo del riesgo de caer en la pobreza y de cometer perjurio, por estar obligadas a transportar en las piezas adjudicadas según las boletas, mercancías que no eran de su propiedad, yendo contra la ley, y, por tanto, contra Dios. Las viudas utilizaron inteligentemente el concepto religioso de *ofensa a Dios* como un arma en su argumento, anticipando una situación de reventa ilegal; y además utilizaron en su favor el lugar de vulnerabilidad en que las tenía ubicadas la sociedad de entonces, haciendo un velado recordatorio del deber moral de protegerlas que tenía la autoridad. La consecuencia fue que el gobernador resolvió a favor de este colectivo, de manera que a partir de ese año la Junta de Repartimiento, tras tasar las boletas, estableció el porcentaje que correspondería a aquellos que las devolvieran a dicha Junta, que fue la solución aportada por este colectivo en su carta. Esta resolución benefició a las mujeres dedicadas al comercio que, creando una red de solidaridad, pudieron adquirir las boletas de esas otras viudas no dedicadas al comercio, aumentando su espacio de carga en el galeón. Esto nos da la medida del peso que en aquella sociedad tuvieron estas mujeres, cuya participación en el comercio que generó el galeón fue escasa, pero constante¹⁵⁴.

En el periodo comprendido entre 1671 y 1708, basándonos en los datos de la historiadora Inmaculada Alva (2018), podemos comparar el caso de alguna de ellas que negociaban con mercancías por valor de más de mil pesos, como fueron Lucía de Silva, María de Escaño y Córdoba o María Rosa Rayo Doria¹⁵⁵, con el caso de grandes hombres del comercio como Tomás de Endaya o José de Oscorta que realizaban inversiones con un promedio de nueve mil pesos al año. Si bien es apreciable que existe una gran diferencia, también hay que tener en cuenta que la mayoría de los habitantes de Manila negociaba tan sólo con una o dos piezas, y, por tanto, estas mujeres se pueden contar entre los medianos comerciantes con un considerable patrimonio. No podemos obviar que, de forma inteligente, estas mujeres supieron manejar los lazos de parentesco y de amistades influyentes para llevar a cabo esta actividad empresarial. Señalamos como ejemplo dos casos; por un lado, la ya mencionada María de Escaño, que era hija de un oidor de la Audiencia de Manila y había quedado viuda de Francisco de Moya y Torres, regidor de Manila y próspero comerciante; por otro lado, la también mencionada María Rosa Rayo Doria, hija de un escribano mayor de cabildo, Sebastián Rayo Doria, que por su segundo matrimonio con Ana Pestaño, se vio favorecido por la amistad de Tomás de Endaya,

¹⁵⁴ ALVA, Inmaculada, 2016, p.208.

¹⁵⁵ ALVA, Inmaculada, 2016, pp.212-217, y RUIZ, Ana, 2018, p.10, en *Lo que fue de ellas*.

comerciante poderoso y hombre de confianza de varios gobernadores, y con importantes conexiones en las esferas de poder relacionadas con la gestión del Galeón¹⁵⁶.

Por otro lado, también podemos colegir que hubo un grupo reducido de mujeres que pudo valerse de un medio de subsistencia a través del pequeño negocio que supuso para ellas el derecho a adquirir espacio por medio de las boletas; bien negociando directamente con las mercaderías, bien, y en mayor medida, vendiendo sus boletas a mujeres que llevaron a cabo acciones empresariales de mayor envergadura, como fueron estas últimas a las que hemos hecho mención.

6. LA EVANGELIZACIÓN COMO FORMA DE CONQUISTA

Ya se ha señalado anteriormente que el proceso a través del cual se interconectaron mundos tan dispares y alejados como Oriente y Occidente, posibilitado por la ruta que llevó a cabo el Galeón de Manila, puede ser entendido como un temprano ejemplo de lo que hoy llamamos globalización. España abordó estas dinámicas nuevas y desconocidas a través del Pacífico, generando flujos continuos hasta la edad contemporánea. Para llevar a cabo este proceso se debieron articular estrategias que afianzaron el poder y se sustentaron en una determinada ideología, dando lugar a una colaboración entre la monarquía y el estamento eclesiástico, que no siempre coincidieron en la manera de alcanzar los objetivos compartidos. En este sentido último fue donde la religión jugó un papel primordial a la hora de plantear un asentamiento en los territorios conquistados. La colonización española contó con la evangelización como otra forma de conquista, que legitimó todas las demás dinámicas: la política, la económica, la social. La empresa expansiva que supuso la colonización estuvo sostenida y justificada por la religión y por sus representantes, que estuvieron presentes y sirvieron de puente de comunicación entre Asia, las islas del Pacífico y el Imperio español, aunque no siempre pudieron conseguir los objetivos deseados. Esta otra forma de conquista tomó, pues, la forma de misión evangelizadora, por lo que la monarquía española otorgó a las órdenes religiosas un protagonismo singular en el proceso de asentamiento en Filipinas¹⁵⁷.

Recordamos, como hemos mencionado, que el fraile agustino y experto navegante Andrés de Urdaneta, fue el que inauguró la ruta de regreso del Galeón entre Manila y Nueva España en el año 1565. De aquí en adelante esta ruta hará que muchos frailes de las distintas órdenes y clérigos seculares se aventuren a realizar arriesgadas travesías

¹⁵⁶ ALVA, Inmaculada, 2016, pp.211-215.

¹⁵⁷ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ, Xavier, 2015, pp.186 y 187.

marítimas desde España hasta Nueva España, y de ahí a Filipinas, con el objetivo de cristianizar al pueblo nativo, y a los pobladores que se asentaron en Manila a consecuencia del tráfico mercantil originado por el Galeón. En ese año de 1565 es cuando llegaron, bajo el mando del prior Urdaneta, cuatro frailes con la misión de establecerse en las islas, fueron fray Diego de Herrera, fray Pedro Gamboa, fray Martín de Rada y fray Andrés de Aguirre. Se encontraron con muchas más dificultades que los misioneros que evangelizaron el Nuevo Mundo, pues tuvieron que luchar de forma casi constante con una gran pobreza de recursos y escasez de personal humano, debido a la dureza de aquel enclave natural. Podemos referir como pioneros a los primeros sacerdotes seculares llegados a Filipinas, como fueron el capellán Pedro Valderrama¹⁵⁸ y el padre Juan de Vivero. Este último arribó a Filipinas en el año 1566 en el Galeón *San Jerónimo*, el primero que alcanzó este destino tras el descubrimiento de la ruta que permitió a Urdaneta culminar su travesía en Acapulco. El padre Juan de Vivero sufrió a bordo del *San Jerónimo* un violento motín¹⁵⁹.

Debemos tener en cuenta que estos religiosos pioneros de la evangelización asumieron el riesgo que suponía hacerse a la mar en un galeón que, desde España hasta Filipinas, empleaba en culminar el viaje aproximadamente un año o año y medio, y que significaba, en ocasiones, perder la vida antes de alcanzar el destino previsto. A esto había que añadir que el viaje se realizaba en unas condiciones higiénicas y alimentarias lamentables, con falta de espacio y escasez de agua potable. De este modo México se convirtió en una escala obligada, sobre todo, actuando como centro al que llegaban, exhaustos y enfermos, muchos viajeros que debían recuperarse antes de iniciar su nuevo trayecto hasta Filipinas¹⁶⁰.

Siguiendo a Descalzo Yuste (2014) diremos que es a partir de 1573, dos años después de la conquista de Manila, cuando el sucesor de Legazpi, el gobernador de las islas Guido de Lavezaris, solicita el envío de misioneros a la corona con el fin de apoyar a los agustinos, que en aquel momento eran sólo diez. Lavezaris, que conocía la forma de trabajar de los jesuitas en la India y los buenos resultados obtenidos por estos, solicita que

¹⁵⁸ El padre Pedro Valderrama, un sevillano natural de Écija, fue quien un 31 de marzo del año 1521, Domingo de Pascua, celebró la primera misa en las Islas Filipinas.

¹⁵⁹ HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, p.121. El padre Juan de Vivero sufrió, en su viaje a bordo de la nave San Jerónimo, la violencia de un motín en el que el capitán, Pedro Sánchez Pericón, y su hijo, el alférez, Diego Sánchez, fueron asesinados. El religioso intentó negociar con uno de los líderes del motín, el soldado principal Felipe de Ocampo, con el fin de convencerlo para poner rumbo a Filipinas, sin conseguirlo. No obstante, el padre Juan de Vivero, el soldado Miguel de Loarca y el contraestre Rodrigo de Angle, se pusieron de acuerdo para defender los intereses de la corona, y se hicieron con el control de la nave. Tras un accidentado periplo, culminaron la aventura llegando al puerto de Cebú el 15 de octubre de 1566.

¹⁶⁰ *Ibidem*, pp.118 y 119.

sean estos los enviados preferentemente a los agustinos o franciscanos. En el año 1579 Felipe II dota a Manila de obispado, nombrándose primer obispo al dominico Domingo de Salazar, al que se le encomienda recoger a un grupo de jesuitas en México, de camino a Manila. Este grupo estuvo compuesto por el superior, padre Antonio Sedeño, el padre Alonso Sánchez, el hermano Nicolás Gallardo y el escolar Gaspar Suárez de Toledo. El Galeón *San Martín* fue quien los trasladó de Acapulco a Manila en 1581. Del mismo modo en que actuó tantas veces como mercante, el Galeón transportó también las ideas y estrategias religiosas, en forma de decretos y órdenes reales de las que eran portadores los frailes y los miembros del clero secular. En aquella travesía, aún siendo apacible como relata el padre Sedeño, falleció el escolar Gaspar Suárez de unas fiebres que acabaron con su vida en nueve días. Durante el tiempo de convivencia en el barco se entabló, además, una estrecha relación entre los jesuitas y el obispo Salazar¹⁶¹. Según Hernández Hortigüela (2019) con Domingo Salazar, en aquel año de 1581, viajaron, además, cinco sacerdotes seculares, que, al alcanzar Manila, se encontraron con otros seis clérigos más, llegados en momentos anteriores a través de expediciones procedentes de Nueva España. Uno de estos clérigos que ya estaban en Manila, Diego Vázquez de Mercado llegaría a ser el tercer arzobispo de Manila (1610-1616)¹⁶².

Las travesías que se llevaron a cabo en el Galeón no sólo dieron lugar a sufrimientos y penurias o acciones violentas, sino también, como en esta ocasión señalamos, dieron lugar a confraternización y conocimiento mutuo. Esta expedición hubo de finalizar a pie, pues al llegar al sureste de Luzón, la nave hubo de guarecerse en Ibalon, debido a que los vendavales la detuvieron durante dieciocho días. Salazar no quiso seguir esperando y, seguido por los jesuitas, inició un duro viaje a pie hasta alcanzar Manila el 17 de septiembre de ese mismo año. En un principio esta labor misionera de los jesuitas se concibió como de apoyo a los misioneros agustinos y franciscanos y como un asentamiento no estable, considerándose de primordial importancia el aprendizaje de la lengua nativa, el tagalo¹⁶³.

El papel que desempeñaron las órdenes religiosas, como nos comenta Ana Ruiz G. (2003) viene también determinado por el interés que la corona española puso en conquistar espiritualmente China y Japón, desde donde se concibió Filipinas tan sólo como antesala y trampolín para dar este salto a las tierras exóticas y legendarias descritas por cronistas

¹⁶¹ DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.116 y 117.

¹⁶² HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, p. 121.

¹⁶³ *Ibidem*, p.117 y 118.

y viajeros, y cuyo halo de misterio y de riqueza permanecía en el imaginario occidental. Sorprendentemente esta conquista se contempló como una empresa fácil que no iba a requerir de un gran número de soldados para ejecutarla, pues se intentaba evitar la destrucción, y sí pobladores que sirvieran al objetivo de una conquista pacífica y que se asentaran en el territorio. Sin duda este tipo de enfoque derivó de la previa experiencia de la conquista de América, aunque pronto se convirtió en un fracaso rotundo, motivado por el enorme desconocimiento que existía sobre el Imperio chino¹⁶⁴. A la hora de abordar este proyecto de conquista los españoles no contaron con los conocimientos suficientes que les hicieran tener una correcta percepción de cuatro factores fundamentales, como fueron la estable y disciplinada dinastía Ming, las grandes reservas que tenía China a abrirse al comercio debido a la compleja ritualidad de su sistema tributario, la ya real competencia portuguesa primero y holandesa después; y la naturaleza de los sultanatos surgidos en Filipinas desde la penetración del Islam, en 1384. Hubo autoridades eclesiásticas como fue el primer obispo de Filipinas, ya nombrado, el dominico Domingo de Salazar, que no apoyaron este tipo de conquista¹⁶⁵. Del mismo modo, y como nos relata Manel Ollé (2007), la respuesta que dio Felipe II de rechazo absoluto a este tipo de proyectos, tras el fracaso de las misiones diplomáticas llevada a cabo por el soldado Miguel de Loarca y el agustino Martín de Rada entre 1575 y 1576, y que siempre fueron propuestos por autoridades de Nueva España y Filipinas, sentó las bases definitivas para que las relaciones con China se establecieran por caminos no belicistas, y sí de interacción comercial, de comunicación fluida y de recopilación de información valiosa para la corona¹⁶⁶. Más bien podemos argüir que este proyecto misionero y militar, pretendido en China, que comenzó adquiriendo tintes de invasión y de conquista, fue perdiendo fuerza hasta convertirse en una relación mercantil, mediada por intereses múltiples y por una convivencia convenida y reglada entre españoles y chinos. Fue una prolongación de las dinámicas de mercado asiáticas más allá de las fronteras imperiales de la propia China, que generó los exclusivos e híbridos modos filipinos, e hizo que la próspera Manila fuera conocida como la *perla de Oriente*. Ya en 1582 el padre jesuita Alonso Sánchez se desplazó a Macao para tratar con los religiosos allí asentados el tema de la evangelización de China. En este encuentro se vio claramente la inconveniencia de seguir insistiendo en la penetración religiosa en territorio chino, con el fin de que los comerciantes portugueses

¹⁶⁴ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, pp.178 y 179.

¹⁶⁵ MARTÍNEZ E., Ricardo, 2018, p.39.

¹⁶⁶ OLLÉ, Manel, 2007, pp.76 y 77, en *La ruta española a China*.

no perdieran el privilegio de su posición en Macao y de evitar una reacción violenta de los chinos¹⁶⁷. Siguiendo a Hernández H. (2019) los primeros religiosos que colonizaron las islas Filipinas fueron los agustinos, que llegaron en 1564; los franciscanos, en 1578; los jesuitas, en 1581; los dominicos, en 1587 y los recoletos en 1606. Y estuvieron tan convencidos de que el salto de Manila a China y a Japón era posible que definieron a la capital filipina como la *Roma de Oriente*. Estos pioneros portadores de la doctrina católica llegaron dispuestos a realizar todo tipo de sacrificios, se ofrecieron a la corona como embajadores, acompañando a legaciones civiles y militares, se arriesgaron desplazándose a territorio chino sin tener autorización de los gobernadores hispanos, e, incluso, en ocasiones, tomaron las armas. No podemos dejar de contemplar estas actuaciones en su propio contexto histórico y no podemos dejar de enmarcarlas en los modos de pensamiento de la época. Se podría plantear que fueron hombres de una naturaleza providencialista, valientes y arriesgados, cuya fe los llamó a fines considerados más altos, y lo afianzó en el cumplimiento de misiones relativas a la espiritualidad y a los afanes civilizatorios del Occidente de principios del siglo XVI¹⁶⁸.

En las labores misioneras participaron aproximadamente un total de 7865 religiosos, de los cuales 2830 fueron agustinos, 2694 fueron franciscanos, 2318 fueron dominicos, 1623 fueron agustinos recoletos y 718 fueron jesuitas. En Filipinas la evangelización estuvo comandada por los agustinos desde 1565, pues agustino era Urdaneta, el descubridor de la ruta de retorno. Posteriormente serían los franciscanos, que llegaron en 1578 y que no se limitaron a la evangelización de Filipinas, sino que lo intentaron en China, a modo de embajadores y presentados como hombres de paz. No sólo no lo consiguieron, sino que a muchos de los que participaron en las expediciones enviadas les costó pasar por el martirio. Como ya hemos señalado en 1581 serían los jesuitas los que se ocuparían de esta tarea, los dominicos en 1587, y, finalmente, los agustinos recoletos en 1606. Estas cinco órdenes tuvieron convento en Manila, en el que habitaban los religiosos, y desde donde extendieron la fe por todo el territorio mediante la creación de fundaciones o *provincias religiosas*¹⁶⁹.

Nos especifican M^a Dolores Elizalde y Xavier Huetz (2015) que según “la Real Cédula de 27 de abril de 1594, Felipe II ordenó que las órdenes religiosas se establecieran en Filipinas siguiendo un reparto territorial que las distribuyera de acuerdo con las distintas

¹⁶⁷ MARTÍNEZ E., Ricardo, 2018, p.41. y DESCALZO Y., Eduardo, 2015, p.121.

¹⁶⁸ HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, p.121.

¹⁶⁹ RUIZ Gutiérrez, Ana, 2003, p.181.

áreas geográficas, étnicas y lingüísticas existentes en el archipiélago. Los primeros en llegar fueron los agustinos, que acompañaron a Legazpi en su expedición de 1565 y crearon la Provincia del Santísimo Nombre de Jesús, que se extendía por Pampanga, Ilocos y Batangas, en Luzón, y por parte de las Visayas. En 1578 arribaron los franciscanos, que erigieron la Provincia de San Gregorio Magno abarcando el área de los alrededores de Manila, Laguna de Bay y Camarines, también en la isla de Luzón. En 1581 llegaron los jesuitas, que compartieron con los agustinos la evangelización de las Visayas, estableciéndose en Cebú, Bohol, Negros, Panay, Leyte y Samar; posteriormente, fueron obligados a dejar las islas en 1768, durante su expulsión de todos los territorios españoles, pero se les autorizó a regresar en 1859, asentándose en Manila y Mindanao. En 1587 desembarcaron los dominicos, que reforzaron con su presencia la labor del primer obispo de Filipinas, Domingo de Salazar, miembro de su orden. Se ocuparon de la Provincia del Santísimo Rosario, establecida en el centro y norte de Luzón, abarcando Cagayán y partes de Bataan y Pangasinan, y responsabilizándose además de la evangelización de la población china presente en las islas. En 1606 llegaron los recoletos de San Agustín, que fundaron la Provincia de San Nicolás de Tolentino. Cómo ya se había efectuado el reparto territorial del archipiélago, se establecieron en zonas de difícil acceso y en islas sin presencia española: en Mindanao, en zonas de Visayas no colonizadas, en Zambales, Batán, Pangasinan y Palawan”¹⁷⁰.

Fue en 1564 cuando Felipe II tomó la decisión de enviar una expedición que afianzara el asentamiento hispano en Filipinas. En un reino como el de España, en el que el poder político estaba tan estrechamente unido al poder religioso, y en el que se negociaba constantemente el favor del Papa, se hizo hincapié en acometer la tarea de difundir la fe católica. En las órdenes entregadas a Legazpi por Felipe II se especificaba que dos de los principales objetivos de la expedición eran, por un lado, la salvación de las almas de los indígenas, considerados infieles, pero que debían ser llamados a la obediencia a la corona a través de la conversión; y, por otro, el apoyo a los religiosos en las labores de poblamiento. Es por esto por lo que los frailes agustinos tuvieron una especial presencia, junto a los conquistadores militares, en la empresa colonizadora filipina¹⁷¹.

Nos comenta Ricardo Martínez E. (2018) que España consiguió en 1578 la aprobación de Roma para fundar una diócesis en la ciudad de Manila, que estaría adscrita a la iglesia de

¹⁷⁰ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ, Xavier, 2015, p.191 (nota a pie).

¹⁷¹ Ídem.

Nueva España¹⁷². Efectivamente en 1579 se creó el primer obispado en Manila, que se independizó y se transformó en arzobispado en 1595, y del que pasarían a depender tres obispados creados en ese mismo año, el de Cebú, el de Nueva Segovia, en Cagayán, y el de Nueva Cáceres, en Camarines. El clero regular, es decir los frailes sometidos a reglas monásticas y vinculados a órdenes religiosas, siempre estuvo más promovido y fue más apoyado por la corona española; no así el clero secular, o aquellos sacerdotes y diáconos dependientes del obispo, no sujetos a congregaciones religiosas ni a regla alguna, definidos por estar en el *mundo* o *saeculum*, y que no fueron tan numerosos. Es por esto por lo que se creó una situación de tensión y de rivalidad entre estas dos formas de jerarquía católicas, así como entre el clero peninsular y el clero filipino, al que se mantuvo siempre con ciertas limitaciones y con la prevención de que no generaran demasiadas simpatías entre el pueblo llano y pudieran convertirse en una fuerza no controlada¹⁷³. Con la llegada del obispo Domingo Salazar, y tras la celebración del Sínodo de Manila, convocado en 1582 y concluido en 1586, que pretendió una serie de reformas y que trató temas como la encomienda¹⁷⁴, la esclavitud, la forma de enseñanza, el catecismo o la legalidad de la conquista y la guerra justa; comenzaron ya las primeras diferencias, no sólo entre el obispo y el clero regular, sino entre la institución religiosa y la civil, Los desacuerdos tuvieron como consecuencia que pocos de los objetivos marcados en este Sínodo se llevaran a cabo¹⁷⁵.

En relación con lo que Martínez Esquivel (2018) denomina *misión sangley*, que fue la que estuvo enfocada a la evangelización de los sangleyes que poblaron Manila, el autor nos relata que una de las estrategias usadas por el clero consistió en aprender la lengua china, más concretamente el fujianés, hablado por los sangleyes del Parián. Se editó un gran número de volúmenes de literatura evangelizadora, como fueron los catecismos y muchos tratados teológicos, así como recopilaciones de vocabularios y gramáticas. Para ello hubo gobernadores como Santiago de Vera que facilitaron la instrucción de los clérigos, proporcionándoles maestros chinos que les enseñaran la lengua, con lo que hubo dominicos, como Juan Cobo y Miguel Benavides, que adquirieron una soltura y unos

¹⁷² MARTÍNEZ ESQUIVEL, Ricardo, 2018, p.38.

¹⁷³ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ de L., Xavier, 2015, p.192.

¹⁷⁴ La encomienda fue una institución socioeconómica mediante la cual un grupo de individuos (los nativos) debían retribuir a otro (los hispanos) en trabajo, especie o por otro medio, para corresponder a un bien o prestación recibidos. Surgió en tiempos de Hernán Cortés como forma de “adjudicar y repartir” nativos a los conquistadores y colonos hispanos. En Filipinas existió desde 1568 y se prolongó hasta el siglo XVIII, siendo ya en ese tiempo muy poco numerosas y encontrándose en manos de instituciones religiosas. Ya los primeros misioneros llegados a Filipinas estuvieron en contra de esta institución.

¹⁷⁵ HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, pp.122 y 123.

conocimientos tales que eran admirados, incluso, por los propios sangleyes¹⁷⁶. Ana Ruiz nos comenta respecto del tema de la lengua como vehículo evangelizador que, mientras que la corona española defendía la enseñanza de la doctrina en lengua española, el clero misionero siempre defendió que, para transmitir el mensaje, era necesario conocer la lengua nativa. En los primeros tiempos de la penetración, durante el siglo XVI, el clero recién llegado a Filipinas se apoyó en intérpretes para comunicarse con los nativos, aunque luego, como ya hemos comentado, hubo otro tipo de soportes escritos como los catecismos, traducidos a varios idiomas y confeccionados también para niños¹⁷⁷. En estas labores docentes y evangelizadoras jugó un importante papel el franciscano Juan de Plasencia, que, desde la Laguna de Bay, se valió de medios de comunicación, extremadamente originales, como fueron el canto y la música. A partir de estas primeras tentativas se fueron creando escuelas para los niños en las que se enseñó no sólo música y canto, sino también matemáticas. La lengua, no obstante, no dejó de ser un escollo para la enseñanza de la doctrina, hasta que en 1593 comenzó a utilizarse en Manila la primera *Doctrina Cristiana* impresa por los franciscanos y escrita en español y en tagalo; y el texto titulado *Bocabulario y Arte*, que sirvió para asistir a los religiosos en los problemas de comunicación con sus catecúmenos. Ambos textos sirvieron de referencia y se convirtieron en recursos para las distintas órdenes católicas que se sucedieron y se fueron ocupando del adoctrinamiento¹⁷⁸. Como nos comentan Elizalde y Huetz (2015) los frailes, en base a esta decisión de aprender el idioma para transmitir el mensaje evangelizador, adquirieron un indiscutible peso político y desempeñaron el papel de interlocutores entre los representantes coloniales y la población, ocupándose de traducir y transmitir órdenes que debían ser cumplidas, así como de hacerse eco de las quejas y demandas de los filipinos. Cumplieron, pues, una función *engranadora* y de intermediación fundamental¹⁷⁹.

Otra de las estrategias para llevar a cabo la misión evangelizadora entre los sangleyes, señalada por Martínez Esquivel (2018), fue la fundación, por parte de dominicos y franciscanos, de hospitales de caridad para enfermos pobres, pobladores de una tierra en la que estuvo siempre presente la muerte y la enfermedad¹⁸⁰. Los frailes se involucraron en la vida diaria de los habitantes de Manila, convivieron con ellos y conocieron de sus

¹⁷⁶ MARTÍNEZ E., Ricardo, 2018, p.54.

¹⁷⁷ RUIZ G. Ana, 2003, pp.186 y 187.

¹⁷⁸ *Ibidem*, pp.187-189.

¹⁷⁹ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ de L., Xavier, 2015, p.194.

¹⁸⁰ MARTÍNEZ E., Ricardo, 2018, p.55.



Doctrina Christiana en lengua española y tagala, Manila, Juan de Vera, 1593, Washington, The Library of Congress, PL6058.1.D6 1593¹⁸¹

problemas. Suministraron remedios curativos, actuando como médicos, y se ocuparon no sólo de los enfermos, sino de los desamparados y de los más necesitados. Participaron, como capataces o ingenieros, en los proyectos de construcción de edificios y de caminos, en los cuales se vieron obligados a colaborar los filipinos a través de los llamados *polos*, que, como ya hemos referido, eran un tributo impuesto por la autoridad colonial que adoptó la forma de trabajo pagado a muy bajo precio. El clero también tomó las armas y participó en la defensa de los pueblos cuando estos eran atacados, y defendió los derechos de sus habitantes frente a los abusos de los encomenderos, frente a legislaciones y tributos injustos¹⁸².

Como Martínez Esquivel (2018) nos explica, en la Manila de comienzos del siglo XVII, el colectivo chino contaba con treinta mil personas, por lo que se puede proponer que el término de *conquistados* es más aplicable a los españoles que a los propios sangleyes, pues, además de ser siempre una minoría, los primeros terminaron renunciando a su tradicional política colonial para ser sutilmente introducidos en las dinámicas mercantiles

¹⁸¹ MARTÍNEZ-SHAW, C., ALFONSO M., Marina, 2007. p.54, en *La ruta española a China*. Portada del primer libro impreso por los dominicos en Filipinas mediante la técnica de la xilografía. Su editor fue un chino convertido al catolicismo que residía en Manila, llamado Juan de Vera.

¹⁸² ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ de L., Xavier, 2015, p.194.

practicadas en el sudeste asiático, llegando a conformar una especie de *diáspora*. Este colectivo mayoritario, que pronto se especializó en las tareas artesanales demandadas por el mercado, excluyó por completo de los mecanismos productivos a la población autóctona filipina. De modo que el control de la metrópoli en Manila se apoyó en los mandos militares, pero también en la estrategia de implantación de diócesis y parroquias, así como de los conventos fundados por las órdenes religiosas, que fue en las que preferentemente se depositó la confianza. Este fue el escenario en el que una espiritualidad importada se erigió como elemento unificador a través del cual muchos miembros del colectivo sangley adoptaron la religión católica, contrajeron matrimonio con mujeres tagalas o malayas y terminaron criando hijos que sirvieron a los intereses de la política comercial española. Los aparatos administrativo, militar y religioso que colaboraron en la colonización de Filipinas estuvieron, como hemos dicho, tan estrechamente vinculados y entrelazados, que, en ocasiones, son difícilmente distinguibles los intereses que persiguió cada uno¹⁸³. Sin embargo, la religión, además de como elemento impuesto y de control, introdujo en el proceso colonizador un matiz *humanizador*, que se desarrolló tanto a través de las labores de docencia y de las labores asistenciales, como del papel intermediador, en el que la clase clerical se hizo portavoz del pueblo filipino ante el inabordable aparato colonial. No podemos olvidar que, además de lo expuesto, los frailes se ocuparon de introducir medidas de higiene y técnicas de cultivo; así también las congregaciones religiosas fueron las primeras en crear tanto centros de enseñanza secundaria y seminarios, como universidades en las que se formaron las élites filipinas¹⁸⁴.

A medida que el catolicismo se fue afianzando se incentivó la formación de un clero nativo que se consideró de vital importancia para continuar las labores de evangelización, no obstante, dar la oportunidad a los nativos para consagrarse como eclesiásticos originó fuertes enfrentamientos entre el clero regular y el secular, pues este último se sintió amenazado al seguir creciendo el número de clérigos regulares. Asimismo, los misioneros formaron a catequistas de entre los nativos, que fueron llamados *fiscales*, en los que se apoyaron a lo largo de todo el siglo XVII, y que se ocuparon de labores menores como la limpieza de la iglesia. Estos *fiscales* actuaron como sacristanes, e intermediaron entre los feligreses y el párroco. Fue Manila el espacio en el que estuvieron concentrados el mayor número de establecimientos para el culto, incluidas las parroquias. Las dos diócesis más

¹⁸³ MARTÍNEZ ESQUIVEL, Ricardo, 2018, pp.41 y 42.

¹⁸⁴ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ de L., Xavier, 2015, p.194.

importantes de filipinas fueron Manila y Cebú, aunque hubo otras dos más, como fueron Nueva Cáceres y Nueva Segovia. Los obispos, entre la numerosa presencia de clero secular, se encontraron con no pocas dificultades a la hora de llevar a cabo sus labores pastorales, pues la mayoría de las parroquias quedaron fuera de la jurisdicción diocesana, pudiendo los frailes negarse a cualquier tipo de control o visita del obispo, lo que originó situaciones de tensión y enfrentamiento¹⁸⁵.

Las órdenes religiosas se ocuparon también de realizar tareas de índole económica, como la gestión de obras pías, pusieron en marcha el préstamo de capitales, participaron en el comercio del galeón de Manila, y la inversión en grandes extensiones cultivables que arrendaron o explotaron ellos directamente. Los frailes adquirieron, además, una autoridad moral basada en su mensaje trascendente de salvación y de condenación eterna, que los llevó a ejercer funciones más trascendentes, como fueron las de confesor, consejero o inquisidor. Ninguna otra entidad podría haber llevado a cabo la enorme cantidad de funciones, ni podría haberse responsabilizado de tantas tareas, imposibles de realizar por una administración carente de las infraestructuras necesarias. Fueron, por ello, personas muy valiosas en las que las autoridades metropolitanas se apoyaron para poder llevar a cabo la ingente tarea de administrar los nuevos territorios y controlar a sus habitantes durante los siglos XVI y XVII, sin ellos el gobierno de Filipinas no hubiera sido posible. Podríamos proponer que se convirtieron en los *agentes civilizadores* de Occidente y en guardadores de la fe, ocupando un lugar que nunca les hubiera correspondido, pero en el que se colocaron porque sus intereses coincidieron, no siempre ni de forma absoluta y lineal, con los del aparato colonial. El complejo proceso colonizador no estuvo exento, como hemos señalado, de conflictos entre el clero regular, el secular y una administración que, en muchas ocasiones, estuvo muy lejos de entender las formas religiosas de intervención y de compromiso¹⁸⁶.

Nos refiere Hernández H., (2019), que el cronista agustino Joaquín Martínez de Zúñiga (1760-1818), comentó que la historia de las islas Filipinas era como un conjunto de tragedias, en cuanto a los sufrimientos y obstáculos padecidos por los religiosos que allí habían realizado sus tareas evangelizadoras. Así de duros resultaron los cien primeros años de aquel periodo de cristianización, en el que la misión se desarrolló fundamentalmente a través de la construcción de casas y pequeñas iglesias, de la fundación de seminarios, colegios y hospitales, y de las tareas propias realizadas para la

¹⁸⁵ RUIZ G., Ana, 2003, pp.193 y 194.

¹⁸⁶ ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ, Xavier, 2015, pp.195 y 196.

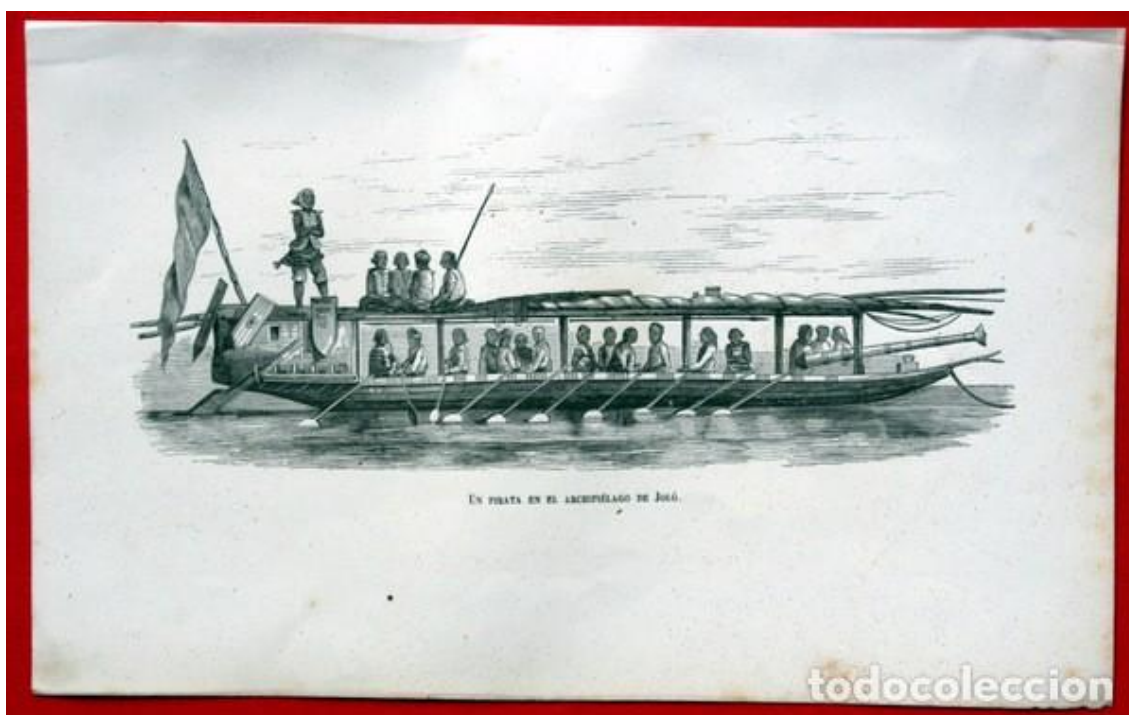
propagación de la fe; y supuso, además, en determinados momentos de conflicto, de violencia o de enfermedad, la muerte de muchos religiosos. Existen suficientes argumentos para sostener que el poder de la corona española en la colonia filipina se sustentó, más que en la fuerza militar, en la red que la iglesia tejió a través de las parroquias, los conventos, los colegios y el trabajo de los misioneros, que se convirtieron en la piedra angular del entramado social¹⁸⁷.

Finalmente, no queremos dejar de reseñar otro de los perfiles que presentaron algunos frailes que llevaron a cabo su labor en Filipinas, e intentaremos para ello contextualizar con el fin de obtener una visión comprensiva y cercana a la realidad de la época. El tiempo y el escenario que les tocó vivir, plagado de amenazas, hostilidades y violencia, reclamó de muchos de ellos la toma de las armas. No sólo fueron religiosos sino también soldados, y en cierta manera, ejercieron la función de *cruzados* de la Edad Moderna. Debieron costear ellos mismos las armas con las que defender sus misiones y conventos, como fusiles, balas de cañón, pólvora, falconetes y lantacas¹⁸⁸. Teniendo en cuenta que la piratería musulmana fue un peligro constante en la zona, la defensa de los piratas se tradujo también en una guerra contra el infiel. En este entramado e imbuido de esta mentalidad se movió uno de estos fraile-soldado que fue el administrador general de la región de la Laguna de Malanao, en la isla de Mindanao, fray Agustín de San Pedro. La región estaba constantemente amenazada por las incursiones llevadas a cabo por un reyzeulo musulmán llamado Corralat, que había quitado la vida a varios cristianos y frailes recoletos. Fray Agustín, enterado de que el musulmán tenía intención de atacar Cagayán, se dedicó a fortificar el pueblo con una estacada y a enseñar en el manejo de las armas a los nativos. Solicitando refuerzos a Caraga, le fueron enviados seis soldados y más de cien indios que hubieron de combatir a más de dos mil soldados musulmanes, llegados en la numerosa escuadra de Corralat. Los soldados de fray Agustín hicieron huir a este ejército y mataron a muchos, y el propio fraile los persiguió en su huida espada en mano. Corralat no olvidó la deshonra de la derrota, y un día, aprovechando la ausencia de fray Agustín, el musulmán atacó Cagayán, matando a muchos filipinos, profanando la iglesia y arrasando todo a su paso. A su vuelta fray Agustín, tomando a los más valerosos filipinos, llevó a cabo una incursión en territorio musulmán, y quemó y saqueó el pueblo de Corralat. Volvió sano y salvo, librando a su comunidad de los ataques piratas mientras

¹⁸⁷ HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, p.115.

¹⁸⁸ Los falconetes y lantacas eran piezas de artillería, largas y capaces de lanzar piezas de hasta dos kilos, muy usadas entre los malayos.

él permaneció como administrador. Fray Agustín no fue el único fraile que actuó de esta manera, muchos pertenecientes a otras órdenes se enfrentaron también a los violentos ataques de los piratas musulmanes, cuyo objetivo en las islas Bisayas era la captura de esclavos¹⁸⁹.



Representación de un garay pirata o chalana filipina tripulada por musulmanes, donde podemos ver una lantaca. El Sur de Filipinas fue el reducto de muchos de ellos. (todocolección)

Debemos entender que este modo de actuar respondía a la mentalidad de la época y que estos frailes se consideraban responsables del pueblo filipino al que habían atraído a la fe católica, pero también para el cual habían levantado colegios, universidades y hospitales. Las órdenes religiosas que pasaron por Manila sufrieron muchos conflictos entre ellas y con el poder colonial, ostentaron un poder que permeó todo el tejido social, e incluso, podemos llegar a aventurar que cayeron en la tentación de creerse dueñas de la colonia filipina; pero, frente a esto, se ocuparon de aprender lenguas distintas y extrañas, y también de emprender una ingente labor docente, enseñando a los nativos y a los distintos colectivos evangelizados que migraron a Manila impelidos por el comercio; publicaron libros de gramática y oratoria; ayudaron a las autoridades coloniales a fundar y a urbanizar pueblos, a trazar caminos, a canalizar el agua potable; y construyeron puentes, cementerios y casas. No podemos juzgar sin haber obtenido, al menos, algunas de las

¹⁸⁹ HERNÁNDEZ H., Juan, 2019, pp.139-141.

claves que marcan la mentalidad de una época. No podemos pretender ser omnímodamente comprensivos, pero sí angularmente comprensivos.

7.-LA FASCINACIÓN POR LO EXÓTICO Y EL CHOQUE CULTURAL ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

Considerando que el Galeón de Manila supuso mucho más que la ruta marítima de la plata y de las mercancías preciosas, podemos proponer que el intercambio cultural entre Asia y Europa se produjo, sorprendentemente, en un escenario relativamente pequeño, como fue Manila. Pequeño pero condensado de tensiones, de formas culturales y tipos humanos muy diversos, como fueron los propios nativos, los japoneses, los chinos, los españoles y, en menor medida, portugueses, y comerciantes procedentes de Camboya, de Borneo, de las islas Célebes. Nunca Asia había estado tan vinculada a Europa, ni se habían tendido tantos puentes, ni se habían generado tantas redes. Nunca, tampoco, en un espacio tan densificado y microcósmico se generaron, a través del encuentro, fenómenos tan macrocósmicos como las muchas maneras de concebir las relaciones con Dios y con los dioses, con la naturaleza y con el mar, con la familia y con el honor, o con la muerte y la alegría de la fiesta. Es por esto por lo que se podría sugerir que el Galeón fue mucho más que una ruta marítima. Fue el canal que hizo posible que se desarrollaran múltiples y complejos tentáculos a través de los cuales viajaron los objetos materiales y tangibles, pero también atravesaron el mar las impresiones de los primeros intercambios, las informaciones mezcladas con la sorpresa por lo distinto, la admiración por las habilidades de los otros, el respeto por determinados rasgos de su cultura, el miedo a la peligrosa travesía y a los peligros del mar... El barro de nuestra humanidad se ha modelado, desde el principio de los tiempos, a través del encuentro y de la curiosidad, a través de la fricción y la superación del recelo y la sospecha, a través de una gran carga de osadía y, casi siempre, desde la más absoluta incertidumbre.

Queremos abordar en este apartado el tema de lo exótico y el choque cultural siguiendo la pista de determinadas señales o rastros culturales dejados por la presencia china o japonesa en las islas Filipinas a consecuencia del trasiego comercial originado por el Galeón de Manila y que fueron documentados por algunos autores. El paso por Manila de grupos humanos tan diferentes a los castellanos como fueron los chinos o japoneses de aquella época provocó determinadas situaciones, como poco, llamativas, a los ojos de una escasa población española, católica, estrechamente controlada por el estamento religioso y nada acostumbrada a las coloristas y vivaces manifestaciones orientales.

Creemos importante reseñar esta perspectiva, pues, entre la mucha documentación histórica relativa a Manila en la que constan estrategias políticas y económicas, decisiones legislativas y tributarias, así como permisos de residencia y regulaciones relativas a la migración, también se han podido rastrear episodios en los que otra cultura, unas veces la china, menos la japonesa, se hicieron presente en Manila, *exotizando*¹⁹⁰ un espacio que, aún no siendo el suyo, acogió por un tiempo lo diferente a ojos de la minoritaria cultura dominante.

El choque cultural que se produjo en Filipinas en la edad moderna entre Oriente y Occidente viene precedido por una serie de concepciones y de paradigmas establecidos según las primeras visiones que al continente llegan sobre China de la mano de autores como el fraile agustino Juan González de Mendoza en su *Historia del Gran Reino de la China*, que podemos rastrear en una larga tradición historiográfica y en los primeros sumarios sobre China¹⁹¹. La *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reyno de la China*, llevada a efecto a petición del papa Gregorio XIII y editada hasta doce veces, respondió a la demanda existente que había entre las élites europeas por obtener nuevos conocimientos sobre China, y por construir otras alteridades. El fraile autor del texto fue el encargado de liderar una embajada promovida en 1579 por Felipe II para intentar un primer contacto con el emperador Wanli (1563-1620), que no se llevaría a efecto. La obra compila datos e información que, hasta 1585, habían recogido portugueses y españoles¹⁹². Durante la segunda mitad del siglo XVI se forjará otro de los paradigmas que nos harán manejar a China en el imaginario occidental, constituido a partir de la percepción de los primeros jesuitas establecidos en China después de 1583, y que Matteo Ricci plasmó en su obra, editada en castellano en el año 1621 con el título de *Historia de la China i Christiana Empresa hecha en ella por la Compañía de Jesús*, que consolidó y difundió una determinada imagen de China. La principal diferencia con la obra de Mendoza, la primera que hemos referido, es que el autor no fue testigo directo, mientras que la obra de Ricci, formada por un compilatorio de varios autores, se elabora desde una rica perspectiva diacrónica y es capaz de ofrecer una gran precisión histórica. La obra va mucho más allá del ámbito geográfico y describe los mecanismos de las instituciones chinas, da una semblanza de los modos de pensamiento y espiritualidad del

¹⁹⁰ El término *exotizar* quiere significar aquí convertir un espacio en raro y extraño. Por exótico entendemos todo aquello que, siendo muy diferente, procede de territorios lejanos y de grupos humanos ajenos al nuestro, y cuyo encuentro no sólo supone enfrentarse a lo desconocido, sino confrontar también lo no civilizado, desde el aspecto social, o lo herético, desde el aspecto religioso.

¹⁹¹ OLLÉ, Manel, 1998, p.371.

¹⁹² OLLÉ, Manel, 2007, p.95.

gran Imperio e informa tanto sobre avances como sobre lagunas tecnológicas. Diríamos que, en cierta manera, una percepción que se había movido hasta entonces de forma oscilatoria entre la mitificación y la sobreabundancia quedaría razonablemente equilibrada por esta visión jesuítica¹⁹³.

Debemos reseñar que el encuentro entre Oriente y Occidente se produjo en un reducido escenario de intercambios como fue Manila, y que, en primer lugar, el encuentro fue con un *otro*¹⁹⁴ muy distinto y distante. Lo exótico estuvo representado, antes que nada, por aquellos que fueron percibidos desde la incertidumbre y el miedo por el hecho de ser diferentes en apariencia e indumentaria, por profesar otra religión y por *ritualizar* la vida de otra manera: los sangleyes. Un primer calificativo utilizado por Legazpi será *indios chinos*, siendo asimilados de esta manera en la categoría de súbditos de la corona española como lo fueron los *indios* de las Américas. Debemos tener en cuenta que cuando Legazpi emplea esta denominación en ella va implícito un significado de futuro que incorpora a China en la órbita del Imperio español, y que era la expresión de una forma de pensamiento colonial influido por la conquista de América, y errado, por no haber obtenido aún una visión exacta de la ingente magnitud del Imperio Chino. Esta denominación de *indio chino* prevaleció durante toda la etapa colonial en Nueva España, y se usó para referirse a los filipinos que arribaban al puerto de Acapulco en el Galeón, aunque, probablemente fueron llamados así todos los asiáticos que usaron esa vía de entrada en el virreinato. Esta afluencia asiática dio lugar a la introducción de elementos nuevos en la artesanía tradicional mejicana, que se dejó ver en una nueva forma de decorar las casas, las iglesias y palacios. Aparecieron en la artesanía flores elaboradas y se perfeccionó la técnica de la resina llamada *maque*, que comenzó a parecerse a las lacas chinas¹⁹⁵.

Ese exotismo que emanó del *otro* lejano y extraño, que portaba saberes y maneras de trabajar desconocidas se reflejó también en la arquitectura. Un ejemplo de esta arquitectura nueva que se dio en Manila fue la primera iglesia levantada en el Parián o barrio de los sangleyes. Fue proyectada por un maestro chino y se construyó toda de madera, según las técnicas arquitectónicas orientales. Se quiso equiparar a los mejores

¹⁹³ OLLÉ, Manel, 1998, p.376.

¹⁹⁴ Desde la antropología se entiende por “otredad” o “alteridad” aquella condición o capacidad de ser otro distinto o diferente. Desde dicho punto de vista esta disciplina persigue estudiar, acercarse, interpretar y descifrar los significados de los otros, los demás que, pudiendo ser muy lejanos o cercanos, son diferentes y despliegan un abanico de comportamientos, costumbres, ritos, modos de expresión artística, técnicas manuales, religiones o formas relacionales distintos.

¹⁹⁵ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2011, pp.228 y 229.

edificios chinos, pues se adornó con encajes de trabajada artesanía y estuvo formada por más de tres mil piezas, que no necesitaron ni un solo clavo para su ensamblaje. El proceso de construcción y encaje fue tan perfecto que el resultado admiró a los arquitectos españoles de la época. Esto supuso no sólo un encuentro enriquecedor, sino que despertaría un gran interés por conocer una técnica tan depurada y desconocida¹⁹⁶.

Así también el choque se produjo a través de la presencia en Filipinas de los que se denominaron ritos chinos, uno de cuyos ejemplos fue la celebración del año nuevo chino, que se hizo muy popular en Manila, y en la que se participaba como si de una feria se tratase, con lo que se podía advertir ya cierta forma de sincretismo. Estas formas sincréticas despertaron las sospechas entre los dominicos que llegaron a Filipinas en 1587, y que, considerándolo como primordial necesidad, aprendieron la lengua y se ocuparon de conocer sus costumbres y formas culturales. A partir de aquí, con la suficiente autoridad del conocimiento advirtieron a los cristianos de Manila del peligro de la participación en estos eventos de carácter religioso. Es desde este punto donde comienza un laborioso proceso de evangelización, que no logra uniformizar por completo, pero que, segregando, hace convivir frágilmente distintas espiritualidades por el bien de los intereses comerciales en común. No obstante, la continua convivencia hará que el tiempo actúe y que muchas formas culturales diferentes se interpenetren¹⁹⁷.

Como nos explica García-Abásolo (2017) los españoles percibieron a los chinos desde una alteridad construida, por un lado, por la importancia y el peso que los sangleyes tenían en la economía, y, por otro, por el temor provocado por tener de forma cercana y cotidiana a un grupo humano tan numeroso y diferente. Tan numerosos fueron que, a lo largo del siglo XVII, hubo unos 2.000 españoles frente a una cantidad aproximada de entre 10.000 y 30.000 chinos. A esto hay que añadir que, físicamente, eran grupos bien diferenciados, con rasgos que marcaban mucho más su alteridad. Del mismo modo fueron diferenciados también por su distinto modo de ser tratados por las autoridades, pues no rigieron las mismas normas para ellos que para los naturales de las islas. Los sangleyes tuvieron la consideración legal de extranjeros y no estuvieron obligados a la cuota de trabajo impuesto, como les ocurrió a los nativos. Debieron responder a obligaciones tributarias como el pago de impuestos al comercio, el pago de licencias de residencia y de permisos

¹⁹⁶ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2017, p.5.

¹⁹⁷ Ídem.

para juegos de azar, como el juego de “metua”¹⁹⁸. Los sangleyes, además, siempre cuidaron mucho las buenas relaciones con las autoridades coloniales, por lo que colaboraron con otro tipo de ayudas económicas y donaciones: siendo conscientes, quizá, de que nunca dejaron de ser para los españoles esos *otros*, aunque cercanos y en inestable convivencia¹⁹⁹. Como hemos dicho anteriormente los chinos fueron percibidos como indispensables para el buen funcionamiento de Manila y del comercio, pero, al mismo tiempo, fueron asumidos como ambiguos, taimados, oportunistas y *ni de aquí ni de allí*; propiamente, como *hombres de frontera*.

Según Manel Ollé esta percepción paradójica desde la que fue asumida la diferencia cultural, religiosa y étnica de los sangleyes, que en otras zonas del Imperio español había sido resuelta con un marcado sentido de la pureza católica, y a través de la confrontación o de las sucesivas expulsiones del territorio de la Península, no podría ser resuelta del mismo modo en la ciudad de Manila. Los *hombres de frontera*²⁰⁰, los *paganos* chinos, temidos y admirados a la vez, suponían una mayoría con la que hubo de mantenerse una relación basada en un frágil y estudiado equilibrio, roto en ocasiones, pero que nunca quebró definitivamente esa dependencia simbiótica en la que se desarrolló el mundo mercantil chino-hispano en Manila durante más de dos siglos. Sí que las continuas rebeliones se cobraron una enorme cantidad de vidas humanas, como la ocurrida en 1603, en la que perecieron aproximadamente entre 15.000 y 30.000 chinos²⁰¹.

Manila también fue el escenario en el que se prohibieron, mediante una Cédula de regulación, manifestaciones llamativas y exóticas, tan amenazadoras para la fe católica como las representaciones teatrales chinas o las prácticas rituales oraculares, llevadas a cabo durante el segundo gran ciclo celebrativo chino de mediados de otoño, y que recibían el nombre de Fiesta de la Luna llena. Era una fiesta de acción de gracias, asociada a los ritmos agrícolas, y que llevaba a los fieles a desplazarse al templo con el fin de practicar un rito de adivinación en el que usaban dos piezas de madera talladas en forma de media luna. Este tipo de prácticas rituales ancestrales fueron calificadas como *superstición de gentiles* y como anticristianas. No obstante, y a pesar de estas prohibiciones, no podemos

¹⁹⁸ La *metua* fue un juego con el que, entre otras actividades, festejaban los sangleyes sus Pascuas de marzo. Fue comparado con nuestro juego de *pares y nones*, y se jugaba con ciertas monedas de vellón chinas, sobre una estera que se dividía, trazando una cruz o aspa, en cuatro espacios.

¹⁹⁹ GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, 2011, pp.228 y 229.

²⁰⁰ Podemos definir como *hombres de frontera* a aquellos que habitaron Manila o, simplemente estuvieron un tiempo alrededor del trasiego generado por el Galeón, y que, perteneciendo a otras etnias, a otras culturas y grupos humanos, se interrelacionaron en función de intereses diversos y cruzaron sus modos y maneras de vivir en espacios híbridos y ambiguos, que no fueron dominio de una sola cultura.

²⁰¹ OLLÉ, Manel, 2008, p.65.

dejar de contemplar que fue la china una comunidad con una firme identidad cultural, irreductible, pero, al mismo tiempo, con gran capacidad de adaptación, y fundamentada en robustos lazos familiares. Este fue, durante todo el siglo XVII, el caldo de cultivo de todas las tensiones que dieron lugar, junto a otras muchas causas de carácter fiscal y político, a las revueltas y rebeliones de los sangleyes²⁰².

Para el grupo de españoles que habitaban tras las murallas de Manila, la curiosidad y fascinación despertadas por este tipo de celebraciones serían sólo contenidas por las llamadas de atención y las advertencias de los religiosos, que las calificaron como propias de gentes extrañas cuyo objetivo era extender la idolatría y las supersticiones entre los cristianos. A pesar de estas advertencias, las fiestas chinas se siguieron celebrando en el Parián, que actuó de gueto, pero también guardó el derecho a seguir manteniendo ciertos rasgos exóticos propios de la identidad china. Así se organizaron desfiles de dragones y máscaras y los sangleyes siguieron disfrutando de los fuegos artificiales. Mientras la China lejana e inconmensurable fue *utopizada*²⁰³ y mitificada, los sangleyes, cercanos y rozados por los españoles en lo cotidiano, fueron marginados en el Parián, sometidos al toque de queda e invisibilizados, en la medida de lo posible, por su peligrosa y exótica manera de celebrar la vida.

En el Parián hubo otro fenómeno cultural relacionado con el ocio de los sangleyes que constituyó un elemento exótico y que también tuvo connotaciones religiosas: la “metua”, un juego estrechamente ligado a una de las principales celebraciones como eran las llamadas Pascuas chinas. Nos informa Thomas Calvo (2016) que esta festividad aparece ya referida en el año 1593 por el gobernador de Filipinas, Dasmariñas, que relata que se trata de unas fiestas celebradas en el Parián, que van acompañadas de fuegos artificiales y originales luminarias, declarando que considera necesario el alivio que suponen estos días de asueto para los chinos que trabajan en Manila por la mucha necesidad que de ellos tienen en la ciudad. Opuesta, sin embargo, fue la postura de los religiosos respecto de estas fiestas, consideradas por ello como de idolatría, al punto de llegar a prohibirla a los españoles y a los chinos convertidos, bajo pena de excomunión. No obstante, será tanto el atractivo que ejercerán estos cinco días de festividades y juegos que los religiosos deberán plegar su afán represor y convenir en una pena de 5 pesos de multa. T. Calvo (2016) también recoge el testimonio escrito de Fray González de Mendoza, que, en 1584,

²⁰² OLLÉ, Manel, 2008, pp.77-79.

²⁰³ Cercana a la utopía, es decir, China como un representación imaginada y deseada por ser algo muy bueno que favorece al ser humano, pero de muy difícil realización.

nos refiere las fiestas celebradas en el primer día de la luna de marzo, en el que los chinos se atavían con sus mejores galas y se adornan con sus más costosas joyas, adornando sus puertas y sus casas con gran profusión de flores. Relata que a estos fastos acuden sacerdotes que ofrecen sacrificios para honrar a sus ídolos y al cielo en los altares preparados al efecto, acompañándose de muchos cantos. Este día, nos informa González de Mendoza, comen y beben, fieles y sacerdotes, hasta saciarse, pues entienden que con la misma abundancia con que pasen este día pasarán también el resto del año. Aquí se aprecia el componente religioso y el origen espiritual de este tipo de festejos, que pudieran ser asociados a los aspectos politeístas, celestes y de culto a los ancestros tan característicos del sincretismo chino, en el que se mezclaron elementos del confucianismo, del taoísmo y del budismo con la religión nativa.

Es muy curioso que, aún teniendo en cuenta los arduos intentos de las autoridades hispanas y de las órdenes religiosas por preservar a los cristianos de la contaminación china, existen testimonios que nos pueden ayudar a recolocar concepciones e imágenes de cómo pudo haber sido la interrelación afectiva y humana en Manila en la que mediaron dos formas distintas de celebrar las Pascuas, la china y la católica; y que pudo estar muy alejada de reglamentaciones y prohibiciones religiosas. Nos servimos para construir esta otra perspectiva de lo aportado por Susana Truchuelo (2017), que nos relata que

Don Diego Calderón y Serrano explicaba en 1677-1678 como uno de los inconvenientes de que los sangleyes residiesen en Filipinas, que “hacen perversos a los mestizos de su nación y relajan las costumbres de los españoles en grande manera, reduciéndolos a que festexen sus Años Nuevos o Pascuas con Publicas demostraciones y Juegos donde salen españoles y españolas”. Además, se quejaba de las “luminarias” que decoraban Manila, de que irrumpiesen las fiestas de ese modo en tiempo de Cuaresma y también reprochaba la actitud de los de su nación, porque los chinos “reciben regalos de los mismos españoles como en Pascuas de Navidad porque se guardan esta atención de que el infiel chino festexe en navidad a el español católico y estos malos cristianos les responden en sus anos nuevos y Pasquas”. A partir de esta afirmación podría interpretarse también que tal vez la tolerancia y los esfuerzos por la convivencia pacífica eran mayores en los habitantes de a pie de Manila —como evidencia el intercambio mutuo de regalos— que por parte de las posturas oficialmente mantenidas por miembros de la administración colonial²⁰⁴.

²⁰⁴ TRUCHUELO, Susana, 2017, p.126.

Estos datos nos ofrecen la cara más humana de lo que pudo haber sido aquel contexto social manilense, en el que, en según qué momentos, se impuso el acercamiento y la confraternización. En este caso concreto, se llevó a cabo por medio del hermanamiento espiritual, que más que separar sirvió para crear vínculos cotidianos de amistad y llevó al más hermoso extremo que define al ser humano: el compartir los dones.

Respecto de esta misma fiesta, en una carta escrita en 1691 por Fausto Cruzat, gobernador de Filipinas, recogida en el trabajo de T. Calvo (2016), se nos informa de que

“los sangleyes que residen en el parían extramuros de esta ciudad acostumbran celebrar sus Pasquas en la luna de marzo de cada año, en las cuales se les concede licencia por algunos días para que puedan jugar a la metua y por vía de barato de ella, a sido estilo dar voluntariamente para la real hacienda de V.M.”



“Pesca con el sarambao”, de José Honorato Lozano²⁰⁵, Biblioteca Digital Hispánica. De este arte de pesca toma su nombre la metua que jugaba la gente pobre.

Se dio la coincidencia de que las Pascuas hebreas y cristianas también eran celebradas en las mismas fechas y que, tanto estas dos como la china, compartían un aspecto de regocijo y alegría, por lo que podemos suponer que esta celebración china fuera asumida con cierto nivel de tolerancia. Y no sólo fue asumida, sino integrada en el ocio de las distintas clases sociales, incluyendo a españoles acaudalados, a través del juego de la “metua”, asociado

²⁰⁵ José Honorato Lozano (1815 o 1821-1885) fue un pintor filipino nacido en Manila, que dejó constancia de muchas escenas filipinas pintorescas y fascinantes. Pintó acuarelas y óleos y el gobierno español le hizo el encargo de que retratará escenas cotidianas de la vida filipina para ser expuestas durante una fiesta celebrada en el distrito de Santa Cruz, en Manila, en el año 1848.

a esta celebración. Con estas celebraciones llegaba al Parián días de gran algarabía y confusión, pues en el juego participaban también indios e indias, negros y gente de pocos recursos, contagiados por los sangleyes, pero que practicaban una variante más asequible de este juego llamada “salambao”²⁰⁶. Otro dato es que, en aquellos días, los chinos tenían la costumbre de consumir carne. En el texto escrito por Cruzat aparece un vocablo que es el “barato”, cuyo significado ya vino recogido en el Diccionario de Autoridades (1726-1739), primero de la lengua castellana editado por la Real Academia Española, y que se refiere a “la porción de dinero que da graciosamente el tahúr o jugador que gana a los mirones o a las personas que le han servido en el juego... y viene del árabe ‘baratón’, que significa voluntariamente o gratuitamente”. Este juego atraía no sólo las miradas de los oficiales de la administración española sino también a los representantes de la propia corona. Sabemos por testimonios del año 1638 que la “metua” se jugaba sobre una esterilla en el suelo o sobre una mesa de juego llamada petate, que era colocada tanto en las casas como en las calles, para festejar durante un periodo de cinco días. Este juego fue un elemento que generó un proceso de interpenetración entre las realidades sociales presentes en Manila, como fueron la española, la filipina y la china, así como también la tagala y la novohispana.

T. Calvo (2016) nos refiere la explicación más completa que tenemos de este juego, dada por Fray Cristóbal Pedroche en 1682 y que explicó que

El principal juego que usan los chinos es el que llaman metua, que consiste en formar una cruz o aspa en una de sus esteras lisas de esquina a esquina. Sobre ella cuentan tanta cantidad de chapas cuanta pueden coger en dos manos (son estas chapas una moneda que usan en China de cobre) y sacan todos los cuatro, con que a lo último o quedan cuatro justas o quedan tres o quedan dos o una. Entre los cuatro brazos de esta aspa pasan el dinero los que juegan. Los que ponen entre el primero y el segundo con una o dos, lo que entre el segundo y el tercero ganan con dos o tres, y de esta manera los demás. Con que siempre los mantenedores ganan con dos suertes y pierden con dos. El robo consiste en que cuando estos cabecillas ganan, ganan por entero, más si pierden pagan la octava parte menos: el que puso ocho pesos, si pierde, los pierde todos y si ganan le pagan sólo siete.

Diremos, finalmente, respecto de este curioso fenómeno cultural, que las licencias de juego concedidas por las autoridades españolas supusieron un incremento de ingresos en

²⁰⁶ El juego de metua en el que se hacían apuestas más pobres recibió este nombre por la similitud de significados: el “salambao” era una red montada sobre una embarcación de caña y madera destinada sólo a atrapar peces pequeños, del mismo modo que en esta variante del juego sólo participaba gente humilde con muy pocos recursos. El “salambao” era la “metua” de los pobres, pero significó igualmente tiempo de ocio y diversión.

las arcas reales, y también fueron motivo de corruptelas, pues se sabe que los cabecillas sangleyes exigían aportaciones económicas de cada sangley, habitante del Parián, aunque este no participara en el juego, que iban destinadas, supuestamente, tanto al pago de las licencias como al pago del “barato”, gratuitamente repartido entre los mirones²⁰⁷.

Atendiendo a otro aspecto, la alteridad también se manifestó en determinadas costumbres, no asimiladas por el poder colonial y peor comprendidas. Un ejemplo lo tenemos en el distinto punto de vista que tuvieron el obispo Domingo de Salazar y el gobernador de Filipinas respecto de la imposición de cortar el pelo a todos los chinos convertidos al catolicismo. Mientras el obispo dominico defendía la obligación de cortar el cabello, que los chinos lucían largo y recogido en moños vistosos, el gobernador Santiago de Vera insistió al religioso en el hecho de que aquella forma de llevar el pelo no se trataba de algo de índole religiosa, sino de una costumbre, aconsejándole que no impusiera aquella obligación a los sangleyes. A pesar de esta advertencia, se siguió insistiendo y se continuaron celebrando bautizos que conllevaron el rapado de los sangleyes²⁰⁸. No sólo el primer obispo de Manila, Domingo de Salazar, sino que también el fraile dominico, Juan Cobo, el primero que aprendió la lengua china y escribió en este idioma, apoyó esta práctica, sin atender al significado cultural que tenía dejarse crecer el pelo desde el momento en que el chino entraba en la edad adulta. El propio Juan Cobo describió la forma habilidosa y peculiar que tenían a la hora de recogerse su largo cabello con horquillas de plata, oro y concha de tortuga. El gobernador Santiago de Vera dirigió varias cartas a la corte española informando de esta situación e, incluso, se opuso a esta práctica. Felipe II, en respuesta, le remitió una cédula, de fecha 23 de junio de 1587 en la que expresaba su interés de tratar este tema con “suavidad” y “buenos medios”²⁰⁹, y prohibía cortar el pelo a los sangleyes. De nada sirvió esta recomendación real porque se siguió obligando a los sangleyes convertidos a renunciar a este signo visible de su adultez. Como afirma José A. Cervera (2015), creemos que más allá de la persecución de este rasgo sospechosamente asociado a la religión, como era el pelo largo, lo que se persiguió fue hacer desaparecer un rasgo distintivo relacionado con la identidad, que no sólo los hacía apostatar de las confesiones arraigadas en China²¹⁰, sino que los apartaba definitivamente

²⁰⁷ CALVO, Thomas, 2016, pp.304-311.

²⁰⁸ OLLÉ, Manel, 2008, p.77.

²⁰⁹ CERVERA, José A., 2015, p.133.

²¹⁰ El confucianismo nace en China a partir de las enseñanzas del filósofo chino Confucio (551-479 a.C.) y consta de prácticas morales, rituales y religiosas. El budismo o seguimiento del Buda fue introducido en el siglo VI d.C., después de que el emperador Han enviara embajadores para hacerse con las escrituras y con las imágenes de Buda, e invitar a monjes budistas de la India. Las primeras formas de taoísmo se desarrollan en China en el siglo IV a.C. y promueve

del grupo humano al que pertenecían, por renunciar también a un signo identitario. De este modo, pensaron las autoridades eclesiásticas, estaría mejor garantizada cada conversión, por el rechazo y el destierro que supondría haber renunciado a una de las costumbres socialmente más enraizadas en la sociedad china, y que dotaba al individuo adulto de una entidad propia. Durante los últimos años del siglo XVI se siguió exigiendo a los sangleyes convertidos que renunciaran a este signo identitario, aunque, por supuesto, hubo excepciones; como las de dos chinos cristianizados, conversos de los más antiguos, a los que el obispo Salazar les permitió seguir llevando el pelo largo, uno fue Fernando Zanco, gobernador de los sangleyes, y el otro, llamado Tomás Siguán. Debemos entender que estos chinos cristianizados pertenecieron a la élite de sangleyes de Manila, puesto que fueron los mismos que colaboraron con las autoridades acompañando a los padres dominicos en su viaje a China, por lo cual, y como contraprestación, recibieron una serie de beneficios fiscales²¹¹. Lo exótico y distinto fue permitido según el estamento social y según el tipo de relación que cada sangley estableció con las autoridades coloniales. Siempre hubo una minoría de privilegiados.

Ejemplo del choque cultural fueron también determinadas formas de entender el mundo trascendente y las relaciones que estos *hombres de frontera* establecieron con sus deidades o sus ancestros. Estos hombres, algunos cristianizados, mantuvieron un firme vínculo con su tierra de origen, con sus familias, y, difícilmente, renunciaron a su identidad, como ya hemos señalado. Lo exótico vino también a estar representado por la visión, como nos señala Dolores Folch (2008), de informantes como González de Mendoza, al que ya hemos mencionado, y que ya en 1585 recopiló en su *Historia de las Cosas más Notables del Reino de la China* muchos datos e información que autores anteriores habían dado sobre China. Casi todo ellos tuvieron contacto con una misma zona, la costa de Fujian, en la que se recogió la existencia del culto a una diosa de los marineros llamada Neorma, de la que dan referencia los agustinos. Probablemente esta deidad marítima será la también llamada Manzu (antepasada), Tianfei (princesa celestial), o Tianhou (reina celestial). La similitud de esta concepción, en la que el principio femenino era asociado al cielo, con la imagen cristiana de la Virgen María, también asociada a las nubes, a la lluvia y al propio reino celeste tan venerada en el siglo XVI en Europa, provocó situaciones confusas ciertamente curiosas. De forma que, cuando los

vivir en armonía con el “tao” o camino. Finalmente, también existe la religión tradicional china o “shenismo”, que es una especie de forma sincrética compuesta por elementos politeístas y chamánicos.

²¹¹ CERVERA, José A., 2015, pp.133 y 134.

jesuitas, levantaron en el año 1583, en Zhaoqing (Cantón), la primera de las capillas consagrada a la Señora Santa Madre del Señor del Cielo, los chinos de la zona estuvieron convencidos de que el templo se había erigido en honor de Tianhou, su deidad celeste protectora de los marineros. Una escultura de esta deidad femenina ocupaba en la popa de los barcos chinos que comerciaban con tierras filipinas un lugar de privilegio, protegida en una especie de capillita, acompañada por dos chinas arrodilladas en actitud orante, y alumbrada por velas. Era objeto de un rito de despedida y acción de gracias, en el momento de avistar los perfiles de las costas filipinas, a través del cual, tras tejer una pequeña embarcación de caña con timón, y cargarla con ofrendas, tales como un trozo de pescado asado, un poco de arroz y un pequeño cuenco de vino, la echaban al mar y enviaban simbólicamente a su diosa de vuelta a las costas chinas, agradeciéndole el acompañamiento y la protección durante el viaje. Tianhou era una deidad tan importante que incluso compartió el altar con Buda, y también ocupó un lugar preferente en templos taoístas, siendo objeto de ceremonias en los momentos de partida o de regreso de los barcos, que incluían también ritos de adivinación. Así se constató en el caso de muchos de los barcos chinos arribados al paríán de Manila.

Lo exótico también estuvo representado por la presencia japonesa en el entramado económico articulado a través del Galeón de Manila. Las relaciones con Japón y España estuvieron siempre marcadas por la desconfianza y las tensiones, que intentaron ser resueltas a través de embajadas, en las que los frailes jugaron un importante papel actuando como avanzadilla desde los primeros momentos. El *otro* japonés fue percibido entre dos polos opuestos, uno de ellos concebido desde el testimonio de muchos autores que los dibujan, en relación con el comercio generado por el Galeón, como personas extremadamente bien ataviadas y bien armadas, cumplidores de su palabra y exquisitamente ritualistas, y el otro polo concebido desde el miedo aterrador inspirado por el japonés pirata, desprovisto de sentimientos, feroz e impío, que fue el azote para las costas la Manila colonial durante mucho tiempo. En todo caso, las cargas traídas a Manila por comerciantes japoneses fueron siempre consideradas de alta calidad por la buena manufactura de sus artesanías y sus sedas, por la buena fundición y labrado de sus espadas y la calidad de sus productos alimentarios.

El jesuita Francisco Javier fue el que, en 1549, ya visitó la ciudad de Kagoshima, capital del reino sur de Japón. En este tiempo era el gran señor feudal Toyotomi Hideyoshi (1536-1598) quien siempre tuvo sospechas de que los españoles planeaban invadir Japón. Y, aunque, en un principio, la presencia de los representantes de órdenes religiosas fue

tolerada, en poco tiempo, los religiosos fueron vistos como espías y como personas sospechosas de pasar información que podía ser utilizada con fines militares por los españoles, lo que provocó que en el año 1587 Hideyoshi prohibiera el cristianismo en Japón, aunque posteriormente habría más prohibiciones. Lo que seguiría a esta primera prohibición sería el envío a Japón de una serie de embajadas que no llegarían a alcanzar ningún tipo de acuerdo efectivo debido a la mutua desconfianza entre los dirigentes japoneses y españoles, debido a los errores de interpretación derivados del mal conocimiento de las dos lenguas que impidieron una correcta traducción de las cartas cruzadas, y debido a los muchos intereses económicos y expansivos, tanto de un lado como de otro, que entraron en liza. Aunque en el verano de 1595 las alentadoras noticias transmitidas por los franciscanos, a los que se había permitido fundar hospitales e iglesias en Japón, fueron trasladadas a la corte española por el franciscano Francisco de Montilla, entraron en contradicción con los informes transmitidos por el sector jesuita, representado por Gil de la Mata. Y, aunque la presencia y establecimiento de la misión franciscana en Japón se contempló siempre por las autoridades españolas como una garantía de pacificación y de no agresión, aquel verano sobrevoló el cielo de Manila la amenaza de una posible invasión nipona, sólo contenida porque, en aquellos momentos, la guerra que Japón mantenía con Corea hacía imposible acometer otro esfuerzo bélico. Sin embargo, se tomaron todo tipo de prevenciones, como continuar con las tareas de fortificación de la ciudad para proteger a los hispanos, y aconsejar a los nativos habitantes de la zona costera que huyeran hacia el interior de Luzón. Se intentó evitar el combate cuerpo a cuerpo, pues las autoridades coloniales temían la fiereza, la superioridad numérica y el buen armamento de los japoneses. Se prohibió que los japoneses se estableciesen en el Parián, concentrándolos en un barrio a las afueras, y que portasen armas, y se tomó la decisión, en caso de invasión, de encerrarlos en mazmorras y en casas bajas de la ciudad.²¹²

Con la llegada de Tokugawa Ieyasu (1543-1616), aún desde el recelo, llegó una etapa de interés por promover las relaciones comerciales con España a través de Manila y también de Nueva España. Se pretendió encontrar un puerto óptimo para los intercambios

²¹² SOLA, Emilio, 2012, capít III. Manila se concibió como una ciudad amenazada y, por tanto, necesitada de un sistema de muros, fosos y fortificaciones. Su núcleo colonial de Intramuros se convirtió, a fin del siglo XVI, en una gran área amurallada que albergó los edificios más importantes. Uno de sus frentes quedaba protegido por un foso natural, el río Pásig; otro frente, mucho más extenso, sólo podía ser atacado por mar; y un tercero, de carácter pantanoso, fue resuelto mediante un diseño de fosos que dificultaron el ataque enemigo. Durante el mandato del gobernador Dasmariñas (1590-1593) se llevó a cabo la construcción del Fuerte Santiago, verdadera obra pionera de ingeniería y de poliorcética.

comerciales en la zona costera de Kantō, para lo cual Ieyasu envió embajadas a Manila en los años 1598, 1599 y 1600. España correspondió a estos intentos diplomáticos y el gobernador de Manila entre 1606 y 1609, Rodrigo Vivero, envió en dos ocasiones navíos bajo mando de Juan Bautista de Molina con destino al puerto de Uruga, en la zona de Kantō. Sin embargo, posteriores intentos diplomáticos no obtuvieron fruto alguno, y en 1613 el dirigente nipón Tokugawa Ieyasu decretó prohibir el cristianismo y perseguir severamente a los cristianos. Japón cerró definitivamente las fronteras a Filipinas en 1639, fecha que marca la última fase del llamado periodo Namban, aunque hay autores, como Kawamura Y. (2019), que defienden que el envío de productos japoneses a Manila se mantuvo activo hasta el año 1634. Existe constancia de la existencia de japoneses que trabajaban para la administración colonial de Manila, algunos en calidad de soldados, desempeñando tareas de defensa en las fortalezas y otros como marineros. Existe la posibilidad de que muchos de ellos fueran de origen pirata y se hubieran convertido en grumetes a sueldo. Asimismo, se ha constatado que en 1616 se encontraban trabajando y recibiendo sueldo en el puerto de Cavite cincuenta y cinco japoneses²¹³. Podemos deducir de todo esto que el Galeón pudo ser también un destino frecuente para los trabajadores japoneses, adiestrados como estaban en las tareas del mar y en el trasiego de cargar y transportar embarcaciones destinadas al comercio.



“Shuinsen” o barco mercante armado japonés de 1634. Museo de Ciencia Naval de Tokio²¹⁴. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Shuinsen>)

²¹³ KAWAMURA, Yayoi, 2019, pp.47 y 53.

²¹⁴ Estos “shuinsen” fueron barcos mercantes armados japoneses que llegaron a atracar en los puertos del Sudeste de Asia con una patente de sello rojo emitido por el shogunato Tokugawa en la primera mitad del siglo XVII. Entre 1600 y 1635, 350 barcos japoneses recorrieron las zonas de ultramar bajo este sistema de permisos

En el periodo de apertura inaugurado por Tokugawa Ieyasu, un tiempo de negociaciones e interés por el acercamiento, la población japonesa en Manila creció exponencialmente. Ya desde 1585 comenzaron a llegar lentamente a Manila desde la provincia de Cagayán, en la isla de Luzón, de modo que en 1593 la colonia japonesa ascendía a 300 personas, llegando a 1000 en el año 1595. Antonio de Morga (1615-1639), historiador y funcionario colonial, nos ofrece una semblanza de la presencia japonesa en las islas Filipinas en su obra *Sucesos de las Islas Filipinas*, en donde nos narra que

“De Japon vienen asimismo cada año del puerto de Nangasaqui, con los nortes del fin de octubre, y por el mes de Marzo, algunos navíos de mercaderes Japones y Portugueses, que entran y surgen en Manila, por la misma orden; la gruesa que traen es harina de trigo, muy buena para el abasto de Manila, cecinas estimadas, algunas sedas tejidas de matices, curiosas, biobos al olio, y dorados, finos y bien guarnecidos, todo genero de cuchillería, muchos cuerpos de armas, lanzas, catanas y otras visarmas, curiosamente labradas, escritorrillos, cajas, y cajuelas de maderas, con barnices y labores curiosas, y otras brujerías de buena vista, peras frescas muy buenas, barriles y balsas de buen atun salpesado, jaulas de calandrias muy buenas, que llaman fimbaros, y otras menudencias. En esto se hacen también algunos empleos, sin que se cobren derechos reales destos navíos, y lo mas se gasta en la tierra, y dello sirve para cargazones á la Nueva España; el precio es lo mas en reales, aunque no los cudician como los Chinas, por tener plata en Japon, y de ordinario se trae por mercadería cantidad Della en planchas, que la dan á precios acomodados. Vuelven a Japon estos navíos en tiempo de vendavales, por los meses de Junio y Julio; llevan de Manila sus empleos, hechos en seda cruda de la China, en oro y en cueros de venado, y en palo brasil para sus tintas; y llevan miel, cera labrada, vino de palmas y de Castilla, gatos de algalia, tibores para guardar su Cha, vidrios, paño y otras curiosidades de España.”

Así Morga nos informa también sobre la indumentaria, las armas usadas, el peinado y las formas rituales de relación social observados en los japoneses que pululaban por Manila, detallando que

“Suele haber en Manila Japoneses cristianos é infieles, que quedan de los navíos que vienen de Japon, aunque no tanta gente como Chinas. Estos tienen poblazon y sitio particular, fuera de la ciudad, entre el Parián de los Sangleyes, y el barrio de Laguio, junto al monasterio de la Candelaria, donde los administran religiosos descalzos de San Francisco, con lenguas que para ello tienen; es gente briosa y de buena disposición y valientes, con su hábito particular: que son quimones de sedas de colores y de algodón hasta media pierna, abiertos por delante, calzones anchos y

cortos, botillas justas de gamuza, el calzado como cendalias, la suela de paja bien tejida, la cabeza descubierta, rapada la mollera hasta la coronilla, y el cabello detras largo, atado al cerebro, con una lazada de buena gracia, con sus catanas grandes y chicas en la cinta, poca barba, gente de noble condicion y proceder, de muchas ceremonias y cortesías, con mucho punto de honra y estimacion, determinados para cualquiera necesidad y trabajo. Los que son cristianos prueban muy bien, y son muy devotos y observantes de la religion, porque no les mueve á recibirla, sino el deseo de salvarse, de que hay muchos cristianos en Japon; y así se vuelven con facilidad y sin resistencia á su tierra; cuando mas hay de esta nacion en Manila (que a otra parte de las islas no acuden) serán quinientos japoneses, y por ser de la calidad que son, se vuelven á Japon, sin detenerse en las islas, y así quedan de ordinario muy pocos en ellas; háceseles en todo buen tratamiento por ser gente que lo requiere, y conviene así, para el buen estado de las cosas de las islas con Japon”.

Esta impresión tan favorable descrita por Morga quedaría pronto olvidada debido a las sublevaciones japonesas que tuvieron lugar en Manila, la primera de las cuales se produjo en 1606. No podemos olvidar que Japón, como hemos referido, terminó viendo a los cristianos como un peligro y creyendo que conspiraban para derrocar el poder establecido. Confesándose como seguidores de Buda, sintoístas, adoradores de los Dioses y practicantes del camino de la benevolencia, como figuraba en el decreto de expulsión de los cristianos de Ieyasu, los padres misioneros católicos y sus seguidores no fueron vistos más que como destructores de la religión y del bien²¹⁵.

Esta mezcla de etnias migradas que llevaron consigo tan diferentes modos de construir, de entender la relación con el cosmos, de alimentarse, de relacionarse socialmente y de vestir, de divertirse y de ritualizar la vida, aportó al hispano, sin duda, otra experiencia de lo que entonces eran otras formas de ser humano. Lo exótico, aquello que nos invade como diferente y extraño, traspasando las fronteras y permeando nuestros propios modos de vivir, es, casi siempre, calificado como incivilizado, como infiel o herético, o, simplemente, como cercano a una barbarie que nos conduce al caos. En Manila, y en torno a todas aquellas interconexiones que puso en marcha el Galeón, estas fronteras entre lo bárbaro y lo civilizado tuvieron que ser constantemente negociadas,

²¹⁵ BORA M., José Enrique, 2005, pp.8-12. El vocablo sintoísmo significa “camino de los dioses” y su práctica se basa en la adoración de los espíritus de la naturaleza o “kamis”, que adquieren carácter local convirtiéndose en genios o dioses asociados a lugares determinados. En el sintoísmo se mezclan el animismo y un ancestral culto a los antepasados, y es una forma de espiritualidad nativa que estaba ya presente en Japón antes de la penetración del budismo. Por otro lado, el budismo nació en India y es una religión basada en el seguimiento de las enseñanzas de Buda (s. V-IV a.C.) un asceta mendicante, filósofo y sabio. El budismo se introdujo en Japón desde China, a través de Corea, durante el siglo VI.

pero se obtuvo como resultado un equilibrio que dio lugar a espacios ambiguos y, en cierta manera, *liminales*²¹⁶, donde habitaron, por tiempos determinados, esferas de realidad humana bien diversas y no siempre excluyentes.

7. CELEBRAR LOS HITOS O LA AUDIENCIA DE LA SEÑAS

Trataremos, en este último apartado, de interpretar un fenómeno lúdico que se vino celebrando a bordo de la Nao de China y que fue llamado la “Audiencia de la Señas”. Probablemente tomó este nombre, dotándolo de una carga satírica considerable, de la Audiencia y Cancillería Real de Manila, que fue el más alto tribunal establecido por la corona española en los dominios coloniales de Filipinas; creado en 1584, ostentando la máxima autoridad de este órgano judicial estaba el presidente que era, al mismo tiempo, gobernador de la Capitanía General de Filipinas. Además de haber adoptado el término “Audiencia”, se le añadió “de las Señas” para referirse a una serie de indicios que podían ser observados en el océano, y que se convirtieron en hitos de referencia orientativa en las largas travesías: la presencia de las algas, animales, objetos y fenómenos atmosféricos y marítimos que ayudaban a calcular la posición de la nave y la mayor o menor distancia a tierras, a islas, o a accidentes determinados; así como a predecir tormentas²¹⁷. Esta posición en el mar, en los primeros tiempos del Galeón de Manila, era algo calculado a través de los instrumentos de navegación, poco precisos, y de los conocimientos e intuición del piloto, de forma que la ausencia o no de vientos, las corrientes marinas, o la presencia de aves determinadas se convertían en signos sujetos a la interpretación humana²¹⁸. Era tarea de expertos averiguar, en una travesía por el mar, dónde se encontraba exactamente la nave, pues la orientación se convirtió en una cuestión de supervivencia. En este sentido, el relato *Giro del Mondo* escrito por Gemelli Carreri²¹⁹, un viajero y aventurero italiano del siglo XVII que hizo el recorrido entre Acapulco y Filipinas nos puede ayudar a comprender mejor lo que suponía embarcarse en aquella época. La obra, rica en descripciones, deja constancia del avistamiento de estos signos

²¹⁶ Desde la perspectiva antropológica la *liminalidad* viene referida a la condición de frontera, de ambigüedad y de apertura; a aquel lugar no adscrito claramente a nada o a nadie, en el cual se genera cierta comunión entre los sujetos sociales y donde la distintividad queda suspendida.

²¹⁷ BERNABÉU A., S., 2013, p.93.

²¹⁸ En 1815, cuando el Galeón realizó su último recorrido, los instrumentos sobre los que se apoyaba la navegación se habían perfeccionado con nuevos avances tecnológicos. El cronómetro marino de alta precisión, por ejemplo, fue diseñado por el relojero inglés John Harrison (1693-1776), y era capaz de medir con exactitud la longitud, aunque se hubieras recorrido grandes distancias.

²¹⁹ El napolitano Giovanni Francesco Gemelli Carreri, entre 1694 y 1698, realizó un viaje alrededor del mundo que recopilaría en seis volúmenes entre los años 1699 y 1700. El llamado *Libro Terzo* de la Quinta Parte recoge su experiencia a bordo del galeón de Manila desde Filipinas a Acapulco.

marinos en el viaje que el autor realizó desde Manila a Acapulco entre junio de 1696 y enero de 1697. Debemos tener en cuenta que el océano Pacífico ha sido un espacio recreado y representado a través de una gran cantidad de imágenes a lo largo de cinco siglos, reformulando su propio paisaje desde la mirada de los primeros que se atrevieron a surcarlo. De hecho, hasta bien entrado el siglo XIX, este espacio marítimo era conocido, más que por una cartografía veraz, por evocaciones transmitidas a través de relatos de ensueño e ilustraciones idealizadoras; y las expediciones ilustradas llevadas a cabo por Malaspina o Cook, durante el siglo XVIII, no hicieron más que contribuir a la creación de una idea difusa del mismo. Se conformó un imaginario occidental en el que este océano fue concebido menos desde una realidad objetiva y más desde el afán de utopía que existía en la Europa de la época. No podemos apartarnos del contexto histórico desde el que la navegación y los viajes fueron percibidos y experimentados, teniendo en cuenta que la construcción simbólica del paisaje oceánico fue elaborada desde la horizontalidad impuesta por este tipo de desplazamientos, desde las limitaciones para orientarse adecuadamente, desde la existencia de escasas referencias geográficas y desde el propio riesgo para la vida humana. La imaginación jugó en este punto un papel importante, supliendo, en ocasiones, las pocas certezas con supersticiones o con mera fantasía. De este modo los relatos de la época, los datos náuticos, la experiencia acumulada, la tradición oral y las ilustraciones, entre otras manifestaciones culturales, crearon un universo de representaciones de un océano que, durante doscientos cincuenta y seis años, fue surcado por el Galeón de Manila, a bordo del cual viajaron hombres y mujeres que se enfrentaron a un mar nuevo y aún casi desconocido²²⁰.

Según Bernabéu A. (2013) ya desde antiguo los marineros y navegantes aprendieron a interpretar estas señales que el mar mostraba. Las plantas marinas, entre todas estas señales, estuvieron presentes en la travesía que Colón llevó a cabo durante su primer viaje, y fueron llamadas “yerbas” o “escaramojos” en los diarios de a bordo. Se avistaron acompañados de algún trozo de caña o palo, y fueron interpretados como el anuncio y la proximidad de tierra firme o de alguna isla. En el primer viaje de Vasco de Gama, que tuvo lugar entre 1497 y 1499, en el día de Todos los Santos, se avistaron también algas, lo que significó que había posibilidades de doblar con éxito el cabo de Buenas Esperanza,

²²⁰ BERNABÉU A., S., 2013, p.97 y GARCÍA R., J. M., 2012, pp.247-257.



Teodoro de Bry, *De algunas hierbas y pájaros que los barcos encuentran en el mar de camino a las Indias*, Francfort del Mano, 1600 (BERNABÉU A., S., 2013, p.96).

a pesar de las terribles nieblas que impedían orientarse adecuadamente en aquella zona y que persistían la mayor parte del año. Estos restos vegetales flotantes fueron los aliados de los pilotos a la hora de conducir la nave, considerándose de gran utilidad y, concretamente en el océano Pacífico, estos indicios fueron interpretados en beneficio de la orientación hasta la era de los veleros impulsados a vapor, es decir, hasta el siglo XIX²²¹. A falta de otros hitos en un espacio marítimo tan ingente, las señales se incluyeron en los diarios como elementos pseudocartográficos, asumidos como un singular lenguaje a través del cual el mar era capaz de comunicarse con el ser humano. Un mar percibido como entidad no sólo fluida y líquida, sino viva y susceptible de ser descifrada y comprendida. Al mismo tiempo se trasladaron al mar parámetros de pensamiento a través de los cuales el ser humano concebía su relación con la tierra; de manera que “navegar” fue como hacer “caminos” en el mar o trazar “sendas”, la metáfora ayudó a traducir y a penetrar ese espacio, haciéndolo recorrible y transitable. Del mismo modo que, en tierra, fueron fijados en la memoria lugares asociados a historias e historias que dieron origen a lugares determinados. En el mar, el agua “surcada” y atravesada, daría lugar a sucesos y a leyendas, a relatos y a islas míticas, con el fin de evocar, de narrar, de sortear peligros y de humanizar simbólicamente aquella travesía que tanto podía ser apacible como

²²¹ BERNABÉU A., S., 2013, p.94-97.

despiadada. Así travesías infortunadas como la del *Santo Cristo*²²² o la del *San Felipe* fueron asumidas como advertencias de que el peligro acechaba y viajaba en el propio galeón.

La derrota trazada por el Galeón de Manila no fue ajena a la escasez de hitos a lo largo del Pacífico. Mientras que la navegación en las inmediaciones filipinas se realizaba basándose en referencias ya conocidas y cartografiadas, como ensenadas, cabos, islas, escollos y puertos bonancibles, la navegación en mar abierto supuso una sucesión de cálculos y mediciones para conocer la latitud que era una tarea constante hasta alcanzar Nueva España, desde donde ya se podía iniciar la travesía basándose en puntos fijos conocidos que guiaban al piloto de forma más o menos segura hasta el puerto de Cavite. Sería posible, pues, dividir la travesía, en cuanto a mayor o menor certeza y seguridad, en dos fases: una primera, si se partía de Acapulco, marcada por las señales mientras se navegaba en mar abierto, y otra segunda, marcada por los hitos fijos, ya en el mar circundante a las Filipinas. Y sucedía al contrario si el viaje se iniciaba desde Filipinas²²³. La primera parte de la navegación que conducía al estrecho conocido con el nombre de Embocadero o de San Bernardino, y considerado como punto de salida a mar abierto y abandono de las Filipinas, se erige como el primer objetivo a alcanzar. Gemelli describió este tramo relatando que “Todo el camino desde Manila al Embocadero es un laberinto de islas muy peligroso, de 80 leguas de largo”. La superación de estos primeros obstáculos puede ser definida como una ruta iniciática, por lo minuciosa y cuidadosa que debía ser la navegación, contemplada como un proceso de peregrinación en el que cada prueba iba conformando el espíritu humano²²⁴.

Tan difíciles y poco certeros eran los cálculos realizados por los pilotos para encauzar al Galeón que Gemelli nos informa en su texto de que los pilotos, tras hallar las señas, comprobaron que habían cometido un error de doscientas leguas o más en cuanto a la posición de la nave. No era extraño que se les atribuyera origen divino a estas algas, como le ocurrió al padre Pedro Cubero Sebastián²²⁵, quién también escribió una crónica sobre

²²² El galeón *Santo Cristo de Burgos* llevaba a bordo 231 personas, de los que aproximadamente 179 eran nobles, militares y clérigos españoles; y alrededor de 64 miembros de la tripulación eran hispano-filipinos, chinos, malasio y posiblemente japoneses y africanos. Este galeón naufragó en 1693 en la peligrosa costa cercana a Oregón, aguas por las que no debía haber navegado y que eran en aquel momento completamente desconocidas. Al poco de zarpar de Filipinas el galeón ya sufrió los daños de una grave tempestad y hubo de ser reparado, tras lo cual intentó llegar con rapidez a Acapulco sin conseguirlo. A lo largo de muchos años han llegado a la costa noroeste de Estados Unidos restos de este naufragio tales como porcelana azul china y restos de velas grandes destinadas a iglesias y monasterios.

²²³ GARCÍA R., J. M., 2012, pp.258.

²²⁴ *Ibidem.*, pp.268.

²²⁵ Pedro Cubero Sebastián (1645-después de 1700) fue un religioso, viajero y escritor español. Es conocido principalmente por haber sido el primero en dar la vuelta a la Tierra en sentido oeste-este, mayormente por tierra, entre



“En algún lugar del Pacífico”, de Carlos Parrilla Penagos, Exposición “Velas en Santoña”, Casa de la Cultura (del 26 de junio al 11 de julio del 2020). Galeón español de principios del siglo XVII fondeado en una isla del “Lago español”, como se llamó al Océano Pacífico, siendo abastecido por canoas indígenas.

el Galeón, y que pensó que estas señas eran enviadas por la providencia y salían al encuentro de la nave para evitar que esta encallara²²⁶. No podemos obviar que los pilotos del galeón *San José* calculaban la latitud tan sólo manejando el cuadrante y observando la altura del sol sobre el horizonte al mediodía, lo que era una tarea diaria cuyo resultado debía ser anotado. No es hasta bien entrado el siglo XVIII cuando el cálculo de la longitud o la cuestión de la variación magnética quedan resueltos para los marinos²²⁷.

Los trayectos del Galeón comenzaron a ser cubiertos desde 1566. Se zarpaba desde Filipinas a comienzos de julio y, tras internarse en aguas japonesas, se enfilaba, rumbo oeste hasta alcanzar las costas del noroeste de América, en California. Desde aquí los pilotos apuntaban en dirección sureste, hacia Acapulco, cuyo puerto aparecía en el horizonte entre final de enero y principio de febrero, describiendo una curvatura en el

1670 y 1679. Podemos considerarle uno de los primeros etnógrafos porque en sus obras relató “ritos, ceremonias y cosas memorables y singulares”.

²²⁶ BERNABÉU A., S., 2013, p.106.

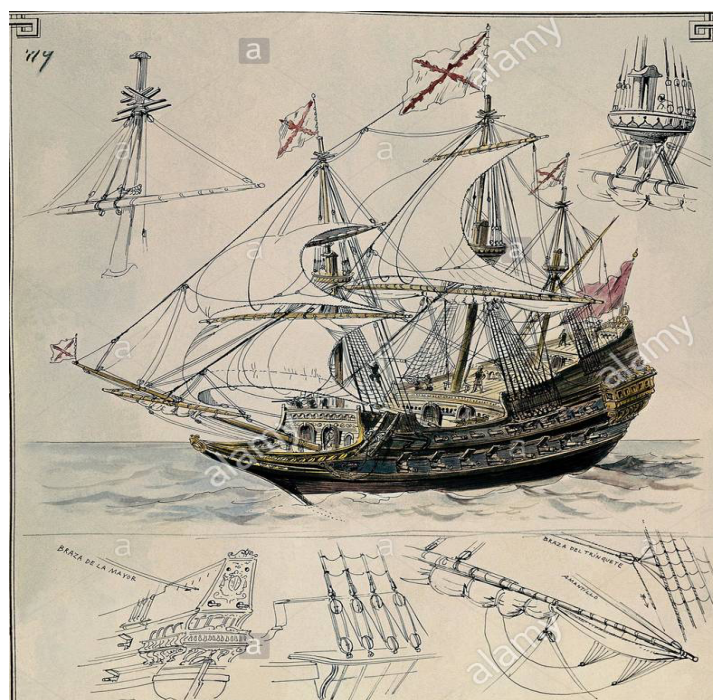
²²⁷ GARCÍA R., J. M., 2012, pp.259.



Rutas de entrada y salida del Galeón en el archipiélago de las Filipinas por el estrecho de San Bernardino.
 (<https://mapasilustrados.com/tag/manila/>)

Pacífico septentrional que alargaba la travesía durante siete u ocho meses. Ya en el siglo XVIII se eligió un derrotero más meridional que, después del avistamiento de las señas en las costas de California, apuntaba al sudeste, para divisar tierra en torno a las islas de Guadalupe, Cenizas o Cerros. Luego, navegando a lo largo de toda la costa de la Baja California, localizaban el Cabo San Lucas y atravesaban el mar cortesiano, haciendo escala para dar aviso de la llegada a Nueva España en algún punto del litoral continental. Esta ruta podría ser dividido en tres partes, una primera, que cubriría desde Manila, sorteando los peligros del archipiélago filipino hasta, atravesando el estrecho de San Bernardino, llegar a mar abierto. La segunda parte sería la más monótona, el trayecto hacia Oriente, siguiendo el rumbo llamado por los españoles “el gran golfo”, que acabaría con el avistamiento de las señas. Y una tercera parte del recorrido que quedaría

inaugurada con la celebración de la Audiencia de las Señas, que más adelante describiremos²²⁸.



Galeón del siglo XVII, dibujo del siglo XIX de Rafael Monleón (1853-1900), Museo Naval, Madrid (<https://www.alamy.es/galeon-del-siglo-xvii-en-un-dibujo-del-siglo-xix-autor-rafael-monleon-1853-1900-ubicacion-museo-naval-ministerio-de-marina-madrid-espana-image208963062.html>).

La travesía del Galeón de Manila se fundamentó, en gran medida, en la propia construcción mental de cada piloto a la hora de afrontar cada etapa del viaje, navegando en ocasiones de manera aproximativa. En el relato de Gemelli, la orientación viene marcada por señales asociadas a referencias topográficas de marinos que anteriormente habían hecho el mismo recorrido, dejando constancia de lugares ya repletos de significado. Esto lo podemos ilustrar con el ejemplo del avistamiento de una paloma descrito por Gemelli desde el Galeón *San José*, de la que se dice que “Se pensaba que la paloma hubiese sido transportada por el viento desde la isla llamada Doña María Laxara (por el nombre de una española que se tiró al mar en aquel punto viniendo de Manila)”²²⁹. Estas señales que refieren sitios físicos alentaban un proceso de recreación o de evocación

²²⁸ BERNABÉU A., S., 2013, pp.104 y 105.

²²⁹ Esta isla toma el nombre de María de la Jara, que en tiempos del Galeón se convirtió en un hito manejado en el imaginario del viajero, aunque posteriormente no fue más que una isla fantasma, al no haberse podido conocer nunca su ubicación. El suicidio de esta mujer, que se arrojó a la mar desesperada por los sufrimientos padecidos durante la travesía, se convirtió casi en leyenda, simbolizando hasta qué punto era penoso y duro el viaje entre Manila y Nueva España. María de la Jara fue una joven noble, probablemente descendiente de Juan de la Jara, maestre de campo que dirigió la conquista española de la isla de Mindanao. Su muerte dio nombre a una isla cercana al lugar en el que ella se arrojó al mar y que se representó en las cartas náuticas desde fin del XVII a principios del XIX con el nombre de isla de María de Lajara o María de Laxar.

que se construía sobre experiencias asumidas por otros viajeros, dotando al mar de contenidos simbólicos concretos y también orientativos. Desde este punto de vista, más allá de cálculos matemáticos o de la propia intuición del piloto, se aprehenden los significados profundos de determinados sucesos, con el fin no sólo de obtener conocimientos sobre “dónde” se está, sino “cómo” se están sucediendo las diferentes etapas del viaje, cómo se están superando los peligros y adversidades, y de qué manera la experiencia de la travesía marítima permea, deja huella y transforma al pasajero²³⁰. Así también Gemelli detalla que, a bordo del galeón *San José*, se produjo el avistamiento de cincuenta patos, que pasaron delante de la proa del galeón a la caída de la tarde; de peces que identificó como toninas o sardinas; de restos vegetales procedentes de ríos a los que definió con el nombre de sierpes, y de animales marinos que él llamó lobillos. Cada uno de estos signos aportaron información sobre la certeza de la costa y el tiempo aproximado de llegada a tierra firme. También anunciaban la cercanía de tierra firme o de una isla, como nos informa Gemelli en su relato, los trozos de madera labrada, los troncos con ramas y los leños arrastrados por las corrientes, que, igualmente, podían significar restos de un naufragio. Y los fenómenos atmosféricos como los truenos y relámpagos también eran interpretados como anuncio de que la costa se hallaba cerca, pues en aquella época se creía que en estos fenómenos intervenía el calor desprendido por la tierra²³¹.

Tras introducirnos en el significado de las señas más importantes que dotaban de sentido la travesía, nos centraremos en las que, de manera específica, originaban la celebración lúdica denominada la Audiencia de las Señas. Estas señas eran las llamadas “balsas” o plataformas flotantes formadas por masas vegetales marinas, que podían ir o no acompañadas de otro tipo de las señales anteriormente referidas, y cuyo origen se localiza en los caudalosos ríos de la Nueva España. La seña que hacía despertar más esperanza y alegría entre la tripulación y el pasaje era la “porra”, que Gemelli describió como la hierba de mar más extravagante que él había visto; alargada y parecida a una cebolla, tenía una raíz grande, era de color amarillo y que crecía sobre los escollos sumergidos. Del resto de documentación histórica que hace referencia a este tipo de algas podemos deducir que el nicho de estas estaría ubicado a lo largo de toda la costa californiana hasta pasada la isla de Cedros, y que eran arrastradas hasta el Pacífico, topándose con los galeones entre las quinientas y mil millas aproximadamente. La aparición de estas señales anunciaba la

²³⁰ GARCÍA R., J. M., 2012, pp. 263-265.

²³¹ BERNABÉU A., S., 2013, p.98.

cercanía de la costa californiana, lo que ya suponía un logro considerable²³². La tremenda necesidad de llegar a puerto, originada por la dura travesía, unida a la deficiencia de la cartografía existente sobre esta zona, al norte de California, provocó la delimitación simbólica de este espacio, consagrándolo como el de los hitos “pseudocartográficos” o hitos “móviles” más celebrados durante los siglos que duró el derrotero del Galeón de Manila, y que fueron el complemento de los difíciles cálculos que se efectuaban con el fin de averiguar la longitud. Estas errabundas “balsas” de algas que salían al paso sin fecha fija provocaban ya un primer encuentro con la materialidad, más allá de la pura ilusión de la tierra deseada. Las algas representaban la posibilidad de culminar el viaje, de tocar tierra, después de un tiempo de estrecheces, privaciones, inclemencias y peligros. Estos hitos “móviles” fueron, viaje tras viaje, conformando el paisaje del océano Pacífico y trazando los derroteros recorridos por el Galeón. Todos los accidentes geográficos reflejados al detalle en esa cartografía, elaborada a partir de la repetición de navegaciones, fundamentaron una determinada manera de percibir el paisaje marítimo y representaron una estructura espacial compleja en la cual el agua se convirtió en canal de comunicación, pero también, en fuente de peligros, y, a su vez, convirtió a la persona en un ser en permanente desplazamiento, vulnerable y frágil. Las imágenes que se proyectaron en las cartas náuticas fueron el resultado de la apropiación y también de la ordenación del “territorio” marítimo por los navegantes, y respondieron a la necesidad, tanto técnica como simbólica, de “conocer” ese territorio, tan imaginado como ignoto e incontrolable. Estos hombres de mar crearon, a través de sus muchas observaciones, anotaciones y cálculos, una representación del océano lo suficientemente eficaz como para lograr orientar a otros que continuaron surcando después esas mismas rutas. Se fue fijando el conocimiento, se fue acumulando la experiencia, al mismo tiempo que se precisaron los derroteros y los mapas mentales fueron invadidos por símbolos que hicieron un poco menos ardua la empresa de abordar el mar y de vencerlo²³³.

Desde el momento en que se divisaban las primeras algas hasta culminar en el puerto de Acapulco el alivio venía dado por contar con la posibilidad de que el Galeón pudiera hacer aguada y proveerse de alimentos en algún puerto más o menos cercano, pero lo cierto es que otros muchos riesgos amenazaban todavía en lo que quedaba de travesía,

²³² BERNABÉU A., S., 2013, pp.100 y 101.

²³³ BERNABÉU A., S., 2013, pp.99-101 y GARCÍA R., J. M., 2012, pp.269-271.

como el asalto de los indios, si es que se descendía a tierra, o la lucha contra elementos como las corrientes, los bajíos y los fuertes golpes de los vientos de la zona²³⁴. Y, aunque



“Escala en Guaján” de Carlos Parrillas Penagos, Exposición “Velas en Santoña”, Casa de la Cultura (del 26 de junio al 11 de julio del 2020). Galeón procedente de Acapulco embocando la entrada a la ensenada de Umatac, al sur de la isla de Guaján²³⁵.

quedaran aún muchas semanas de navegación y hubiera que sortear los peligros señalados, la algarabía del hallazgo de las señas era mayor que cuando se arribaba al puerto de Acapulco. El primer marinero que tenía la fortuna de distinguir las algas era compensado por el general del Galeón y por algunos tripulantes con monedas y joyas. El propio Gemelli informa en su relato que, en el *San José*, a este primer “avistador” le regaló el general una cadena de oro y, otros viajeros, le gratificaron con cincuenta pesos de a ocho. Después de este avistamiento y expresadas las muestras de alegría, el paso siguiente era rezar un “Te Deum”²³⁶, mientras los tripulantes se abrazaban y se felicitaban y comenzaban a sonar tambores y trompetas. Y la inversión de papeles se producía llegado el mediodía, momento en que los grumetes y marinos se investían de una

²³⁴ BERNABÉU A., S., 2013, p.107.

²³⁵ La mayor y más sureña de las islas Marianas, Guaján, hoy Guam, era la única escala en la que el Galeón de Acapulco-Manila podía hacer aguada, aprovisionarse de víveres y dar descanso a la dotación del barco antes de encarar más de las dos mil trescientas millas náuticas, aproximadamente cuatro mil trescientos kilómetros, que aún le restaban para alcanzar su destino en Filipinas.

²³⁶ Recibe el nombre de “Te Deum” un antiquísimo himno (siglo IV) de acción de gracias y alabanza a Dios, escrito en prosa rítmica, atribuido a san Ambrosio y a san Agustín de Hipona. Se cantaba en las grandes solemnidades o en momentos de especial necesidad, al fin de una guerra, al terminar una epidemia o en el momento de avistar las señas, como era el caso del Galeón.

autoridad fingida hasta que caía la noche. El primer acto era trasladar a proa la campana de la nave y conformar un peculiar Tribunal de la Audiencia con aquellos que eran elegidos por los marineros, de entre los marinos más veteranos y curtidos. Se sabe que a finales del siglo XVII eran elegidos un presidente, dos auditores y un escribano, que se colocaban, ya disfrazados, sobre un dosel improvisado al efecto. De esta forma se construía un mundo imaginario, en el que se transgredía el orden establecido, y que se teatralizaba sobre un escenario por un elegido elenco de actores y unos espectadores, muchos de los cuales, probablemente, vivieron por primera y única vez en su vida un espectáculo semejante. En el periplo realizado por Gemelli las señas fueron avistadas el 3 de diciembre, pero debido a la climatología adversa, no se convocó a la celebración hasta el día 7. Los dos auditores y el presidente de este carnavalesco tribunal comenzaron juzgando al general de la nave, al piloto mayor y a sus ayudantes, al maestre y al contramaestre, y a otros oficiales del galeón *San José*, que fueron hechos presos y a los que siguieron los pasajeros más principales. En primer lugar, el escribano hacía lectura de la imputación, que siempre estaba relacionada con un delito cometido en el desempeño del trabajo o tenía que ver con las costumbres cotidianas de cada reo; tras lo cual, los jueces imponían la sentencia de muerte, condena que era perdonada a cambio de obsequios como chocolate, azúcar, dinero, bizcocho, carne, vino, dulces u otras cosas de valor. Gemelli relata que aquel que no ofrecía algún tipo de contrapartida de forma inmediata era atormentado, a la mínima señal del presidente del tribunal, con una soga; y que, en alguna ocasión, el impulso colectivo había conducido a la muerte a un pasajero al que habían arrastrado por la quilla del barco, tal era la falta de autoridad que en aquellos momentos de inversión de papeles se producía. Debemos tener en cuenta que, durante este día, el galeón sufría una transformación en la que se daba la vuelta a toda la estructura jerárquica, desapareciendo la autoridad y el mando, y, con esto, la voluntad de obedecer al poder establecido. No obstante, entendemos que la euforia y la alegría dio lugar a este tipo de situaciones límite sólo en contadas ocasiones. De lo que sí ha quedado constancia era de que la jornada transcurría de manera alegre y que todos los pasajeros del galeón participaban de esta fiesta del humor²³⁷.

Esta excepcional celebración, no exenta de significados, recogida tanto en las crónicas del padre Pedro Cubero como en las de Gemelli, era una quiebra de la rutina cotidiana vivida en el Galeón durante meses, y durante la cual el deseo de la llegada a tierra se

²³⁷ BERNABÉU A., S., 2013, pp.102-104.

construía desde la carencia y el sufrimiento, desde la dinámica de un azar que, a partir de este momento, se hace más liviano. Contenía esta ceremonia un aspecto socio-político, pues aquellos que pusieron en marcha este paripé marinero fijaron su vista en el más alto tribunal jurídico de las Indias, como era el de la Audiencia, compuesto por alcaldes del crimen, oidores y fiscal, así como por otros cargos menores, como el alguacil mayor, el relator o el portero. Este tribunal era presidido por el virrey, por el gobernador y, en ausencia de este, por el oidor más antiguo. La parodia de la Audiencia de las Señas se formaba con el presidente, dos jueces y un escribano, como hemos dicho, que son los que escenificaban la parodia. Los papeles se invertían, pues mientras los grumetes y marineros representaban la máxima autoridad, los mandos de la nave ocupaban el lugar de los procesados; lo que nos introduce en un mundo “al revés” a modo de manifestación carnavalesca, en la que el desorden vivido durante este día servía para reforzar la cohesión entre todos durante el resto de la travesía, fortaleciendo los lazos de relación ante cualquier adversidad futura. Por otro lado, en la celebración se daba un momento en el que las condenas impuestas eran condonadas por regalos o donaciones, de forma que los más altos cargos y los viajeros principales, es decir, los poseedores de los bienes más preciados, se veían inducidos a compartir, a participar de una comunidad redistribuida, que, podemos interpretar, evocaba los tiempos primigenios en los que el ser humano estaba abastecido por la naturaleza y el alimento se repartía de manera igualitaria. Este ejercicio del don también acercaba a aquellos que habían sido, durante toda la travesía, unos extraños entre sí, encorsetados en la rígida estructura social de la época. El momento de la entrega y de la redistribución ponía en contacto a los marineros o grumetes, erigidos en autoridad ficticia, con sus superiores y con la élite del pasaje, estableciendo un puente temporal de comunicación. No podemos olvidar que en este tramo final de la travesía los alimentos redistribuidos ayudaban a paliar hambre y enfermedad, y que tanto el gesto de entregar como el de recibir estaban cargados con mucho más significado que si hubieran estado fuera de este contexto marítimo de escasez y penurias que era el Galeón.

Por otro lado, es posible incluir el ritual de la Audiencia de las Señas entre los llamados ritos de paso o de transición²³⁸, cuyos significados, aún siendo referidos a determinados momentos cruciales en la vida del ser humano, puede ser también aplicado a fin de

²³⁸ El concepto de “rito de paso” fue propuesto por vez primera por A. Van Gennep (1873-1957), un floclorista y etnógrafo francés, en su obra *Les rites de passages*, escrita en el año 1909. Para este autor todas las personas pasan, a lo largo de su vida, por momentos de transición de una edad a otra o de un estado a otro, apoyados en ritos elaborados y cargados de simbolismo. En según qué sociedades el paso de la edad infantil a la adulta está marcado por determinados ritos de iniciación, o, también, momentos como el matrimonio, la maternidad o la muerte.

interpretar otro tipo de ritos. La celebración Audiencia de las Señas puede ser considerada un rito de paso porque está formada por las tres fases de la que estos ritos están compuestos: una fase de preparación, que estaría representada por los días previos en los que se espera ansiosamente el avistamiento de las señas; la segunda fase, que sería la fase liminal, en la que, tras entonar el *Te Deum*, se iniciaría el desdoblamiento y el juego de inversión de roles; y una tercera, que estaría compuesta por la entrega de los dones para condonar la pena, que devenía en una fiesta del compartir y de la redistribución²³⁹.

Sin embargo, antes de acabar con el universo simbólico del Galeón, es pertinente afirmar que el análisis de las fases rituales es válido para ser aplicado también, no sólo a la parte que corresponde a la parodia de la Audiencia, sino a todo aquel largo viaje que emprendían los hombres y mujeres del siglo XVI, XVII y XVIII en estos grandes buques. Se hace extensivo este análisis a la ruta cubierta por el propio Galeón porque el emprendimiento de esta aventura suponía traspasar una serie de fronteras no sólo físicas, sino mentales y simbólicas que hacían que el ser humano que comenzaba el viaje no fuera el mismo que aquel que, finalmente, alcanzaba puerto.

Se defiende la idea de que el viaje en el Galeón era, en sí, todo un rito, pues constaba de la fase de separación, de la fase de limen (margen o frontera) y de la fase de reagregación. El pasajero, al tomar la decisión de embarcar, comprando el derecho a ocupar un lugar en la nave mercante, se preparaba para abandonar la vida que hasta ese momento había llevado con el fin de iniciar un largo desplazamiento que lo trasladaría a otro lugar, imaginado, pero desconocido. Se considera que este tiempo de preparación del viaje sería la fase de separación, la fase en la que la persona que había iniciado las gestiones para embarcarse iba encaminándose hacia el abandono del estatus y de la condición que hasta ese momento había ostentado. En segundo lugar, la fase liminal vendría definida por la etapa que se iniciaba con el embarque desde el momento en que se zarpaba, y que finalizaba en el momento de tocar el puerto de destino. Sería esta una interesante etapa en la travesía del Galeón porque desde el momento en que este se hacía a la mar, los tripulantes y pasajeros compartían un mismo objetivo, que era alcanzar el puerto de destino; pero para ello se veían obligados a luchar contra las mismas adversidades y todos ponían su vida en juego. En este sentido, todos los que se embarcaban habían abandonado un punto fijo en tierra para adentrarse en la horizontalidad y la siempre oscilante superficie azul que el mar les imponía, que los apartaba del transcurso cotidiano de sus

²³⁹ BERNABÉU A., S., 2013, pp.108-113

vidas anteriores y los insertaba en un medio cultural que nada o muy poco tenía que ver con su anterior condición abandonada o con la venidera que les esperaba en destino. En esta fase liminal todos, tripulantes y pasajeros, eran igualados por los riesgos que suponía la travesía y por las condiciones de la propia nave mercante, en la que la mayor parte del espacio iba ocupado por fardos que contenían valiosas mercancías y por el bastimento alimentario que garantizaba la supervivencia del pasaje. Anteriormente se ha señalado que la estructura social en el Galeón estaba bien definida, estando representada la escala superior por pasajeros principales que pertenecían a la élite y por la cúpula de mando que era la encargada de gobernar la nave. Sin embargo, aún estando presentes y definidas todas estas escalas sociales, las diferencias quedaban limadas por una cotidianeidad en la que pronto se imponían los daños causados por las tempestades, la escasez de alimentos y de agua, la invasión de ratas, la aparición de enfermedades, la lucha contra piratas y la amenaza de escollos, bajíos, corrientes y nieblas. Las calamidades y el acecho de una muerte violenta instauraban un igualitarismo mayor y más rotundo que ningún tipo de sistema político o de ley.

Por otro lado, las entidades liminales lo son por no encontrarse ni en un sitio ni en otro, y no poderseles asignar una posición determinada, una pertenencia. En este sentido los pasajeros del Galeón adquirirían la condición de liminales porque abandonaban un mundo, pero se internaban en un espacio de tránsito, intermedio y temporal, antes de llegar a otro. Se puede proponer que, durante la travesía, sobrevivían en una especie de estado larvado, propicio para la transformación y el cambio, en el que *ya* habían dejado de ser, pero *todavía* no eran, y no serían hasta el momento en que finalizaban la travesía y la tierra les aportaba otra clase de vida, en otro entorno, en otro universo. Este era el estado compartido por todos, tanto mandos y tripulación como pasajeros, durante aproximadamente seis meses si la travesía se realizaba desde Filipinas hasta Acapulco, o durante aproximadamente tres meses si era en sentido contrario. En este tiempo cada una de las identidades personales se desvanecía y se habilitaba un espacio ambiguo y fronterizo en el que cada cual perdía sus atributos para vivir una experiencia común, única y difícil, que los hacía diferentes para siempre.

El Galeón estuvo siempre en ese umbral fluido que conectó dos mundos, fue y volvió cargado de algo más que riquezas y tejió en su trayecto leyendas y misterios que poblaron de hitos la inmensidad del mar.

9.- CONCLUSIONES

Entendemos que, efectivamente, el tráfico generado por el trasiego comercial del Galeón de Manila produjo encuentro humano, convivencia y mestizaje entre hombres y mujeres de distintas culturas no solo en Manila, sino también en Acapulco y a lo largo de todo el entramado por el que fluyeron las mercancías procedentes de Oriente. Igualmente, Manila fue el escenario donde se produjeron todo tipo de manifestaciones culturales, se hibridaron saberes y conocimientos, y se compartieron técnicas y formas artesanales. Se produjo, asimismo, un proceso de colonización religiosa marcado por el afán civilizador de la época, que también fue acompañado por la fundación de pueblos, colegios y universidades. El propio Galeón fue un microuniverso con entidad propia, sostenido por sus propias dinámicas sociales y de supervivencia, por sus creencias y sus ritos.

Hemos podido observar que el acercamiento entre personas estuvo muy por encima de la reglamentación impuesta por los estamentos político y religioso; y que, aunque el interés comercial creó un mundo eminentemente movido por lo económico, la esfera humana traspasó las fronteras de lo cultural y de lo religioso para cristalizar en eventos festivos, en manifestaciones arquitectónicas que despertaron admiración o en reglas protocolarias que infundieron respeto. En Manila compartir la diversión, el juego o la congratulación por una festividad asimilada como semejante, como fueron las Pascuas, sirvió para construir un espacio común de convivencia, dejando las diferencias al margen y haciendo posible que se articularan otros canales de comunicación y de contacto.

En el presente trabajo se deja constancia de que las mujeres comerciantes constituyeron un pequeño grupo, erigiéndose como *otras* dentro de la variopinta ciudad de Manila y adquiriendo ciertos matices diferenciadores. Como también lo fueron algunos de los frailes que hemos rescatado, hombres de carne y hueso, lo mismo combatientes que docentes concienzudos o hábiles ingenieros.

Por otro lado, el mar, la mar, es una constante que se hace presente en la mentalidad del hombre y de la mujer de la época, y se convierte en una realidad que quiere ser captada e interiorizada desde la novedad de una realidad ingente y desconocida.

El Galeón, el mar y Filipinas, en fin, conformaron en el ser humano unos determinados modos de pensamiento, unas formas de ser, de estar y de vivir; y a su vez, fueron concebidos para ser el reflejo de todos los afanes de expansión y riqueza del hombre de aquel tiempo.

10.- BIBLIOGRAFÍA

10.1.- TEXTOS

-ALFONSO M., Marina y MARTÍNEZ-SHAW, Carlos, “El lago español o la primera exploración del Pacífico”, en *La ruta española a China*, edic. dirigida por Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola, Ediciones El Viso, S.A., Madrid, 2007, pp.48-50 y 54.

-ALVA, Inmaculada, “Mujeres comerciantes: la participación de las viudas en el comercio del Galeón”, en *Lo que fue de ellas. Mujeres protagonistas en la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Siglos XVI-XIX*, ed. Ana Ruiz Gutiérrez, Editorial Alhulia, 2018, p.140.

-GIL, Juan, “En búsqueda de la China. Del Atlántico al Pacífico”, en *La ruta española a China*, edición dirigida por Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola, Ediciones El Viso, S.A., Madrid, 2007, pp.36-38.

-GULLÓN A., Morgado G., A. y RODRÍGUEZ M., José J. (Eds.) *El mar en la historia y en la cultura*, Acta Historia y Arte, UCA, Universidad de Cádiz, 2013. (SÓLO LECTURA).

-LAGO E., Lorenzo, *América y el mar*, Capít. I, Eds. M^a Mar BARRIENTOS M. y Alberto J. GULLÓN A., mHA, Monografías, Historia y Arte, Editorial UCA, Universidad de Cádiz, 2019, pp.25-39.

-MOJARRO, Jorge, “A través de las crónicas hispanofilipinas: un abanico de tipos femeninos”, en *Lo que fue de ellas. Mujeres protagonistas en la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Siglos XVI-XIX*. Ed. Ana Ruiz, Editorial Alhulia, 2018. p.50,51,53.

-NADAL, Jordi, “La industrialización y el desarrollo económico en España”, Editores: Albert Carreras, Pere Pascual, David Reher, Carles Sudrià, Coord. Miquel Gutiérrez, Vol. 1, Publicacions Universitat de Barcelona, Barcelona, 2000, p.99.

-OLLÉ, Manel, “Las relaciones de China y España en el siglo XVI”, en *La ruta española a China*, edición dirigida por Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola, Ediciones El Viso, S.A., Madrid, 2007, pp.66-68 y 70-79.

-OLLÉ, Manel, “La imagen española de China en el siglo XVI”, en *La ruta española a China*, edición dirigida por Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola, Ediciones El Viso, S.A., Madrid, 2007, p.95.

-QUIJADA, Mónica y BUSTAMANTE, Jesús, “Una mirada española, las mujeres en Nueva España: orden establecido y márgenes de actuación”, en *Historia de las mujeres en Occidente, Vol. 3. Del Renacimiento a la Edad Moderna*, bajo la dirección de Georges DUBY y Michelle PERROT, Madrid, Editorial Taurusminor, 2000, pp. 571-575, 648-665.

-RUIZ G., Ana, “Introducción” y “Con velas de damasco y jarcias de seda: mujeres a bordo del Galeón de Manila” en *Lo que fue de ellas. Mujeres protagonistas en la ruta*

transpacífica del Galeón de Manila. Siglos XVI-XIX, Edit. Ana Ruiz G., Edit. Alhulia, 2018, pp.10, 214 y 215.

-RUIZ G., Ana, *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales*, editorial Alhulia, S.L., 2016, pp.115, 120, 124, 131, 132, 134, 135, 137, 139-142, 149-151, 156.

-WALLERSTEIN, Immanuel *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, Siglo Veintiuno Editores, 1979. (SÓLO LECTURA).

-WATSON, Peter, *Ideas. Historia intelectual de la humanidad*, Serie Mayor, (caps.20-21), Barcelona, Editorial Crítica Barcelona, Traducción Noriega, L., 2006, pp.669-671, 677-679, 694, 699-701.

-YUSTE, Carmen, “El Galeón de Manila o Nao de China”, en *La ruta española a China*, edición dirigida por Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola, Ediciones El Viso, S.A., Madrid, 2007, p.132,134,141,142 y 151.

10.1.- RECURSOS WEB

-ALVA, Inmaculada, “Redes comerciales y estrategias matrimoniales. Las mujeres en el comercio del Galeón de Manila (siglos XVII-XVIII””, *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 42, Universidad de Navarra, 2016, pp.206, 208, y 211-217, (<https://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/issue/view/3011>). (21-03-2020).

-ARRANZ, Adolfo y HERNÁNDEZ, Marco, (https://multimedia.scmp.com/culture/article/spanish-galleon/es/capitulo_01.html)

-BONIALIAN, Mariano, “Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico, Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas”, Colección Temas de Estudio, Coord. Jaime Olveda, Ediciones El Colegio de Jalisco, 2017, pp.129-135. (https://www.academia.edu/33806873/Acapulco._Puerta_abierta_del_Pac%C3%ADfico_v%C3%A1lvula_secreta_del_Atl%C3%A1ntico). (17-03-2020).

-BORAO M., José Enrique, “La colonia de japoneses en Manila en el marco de las relaciones filipinas y Japón en los siglos XVI y XVII”, *Cuadernos Canela*, nº 17, 2005, pp. 7, 8, 10 y 12, (<http://www.canela.org.es/cuadernos-canela/indice/>). (25-05-2020).

-CALVO, Thomas, “Fiestas y juegos chinos en Manila. Otra forma de acercamiento a la mecánica imperial (siglo XVII)”, *Entre la solemnidad y el regocijo. Fiestas, devociones y religiosidad en Nueva España y el mundo hispánico*, Coord. Rafael Castañeda García Rosa A. Pérez Luque, El Colegio de Michoacán, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de antropología Social, Zamora, 2016, pp. 304-311 (https://www.academia.edu/41715416/Fiestas_y_juegos_chinos_en_Manila_XVII-XVIII_). (25-05-2020).

-CANO BORREGO, Pedro D., “Sangleyes: los residentes chinos en las Filipinas españolas”, 2016, pp. 100, 215 y 222. (<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5788783>). (21-03-2020).

-CANO BORREGO, Pedro D., “La moneda circulante en la Capitanía General de Filipinas (siglos XVI al XVIII)”, *Análisis. Méjico y la cuenca del Pacífico*, vol. 15, nº 15, Guadalajara, 2016, p.100 (http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-53082016000300097), (27-05-2020).

-CARRERA STAMPA, Manuel, “La Nao de China”, *Historia Mejicana, El Colegio de Méjico, Centro de Estudios Históricos*, vol. 9, nº 1, 1959, p.115 (<https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/issue/view/68>) (29-05-2020).

-CERVERA, José A., “Cartas del Parián. Los chinos de Manila a finales del siglo XVI a través de los ojos de Juan Cobo y Domingo de Salazar”, vol. 1, *Colección El Pacífico: un mar de historia*, Editorial Palabra de Clío, Historiadores mejicanos, 2015, pp.133 y 134, (<https://docplayer.es/17929335-Jose-antonio-cervera-cartas-del-parian-los-chinos-de-manila-a-finales-del-siglo-xvi-a-traves-de-los-ojos-de-juan-cobo-y-domingo-de-salazar.html>). (02-05-2020)

-DESCALZO Y., Eduardo, Tesis “La Compañía de Jesús en Filipinas (1581-1768): realidad y representación”, Universidad autónoma de Barcelona, Bellaterra, 2015, pp.51, 53-56,116-118,121, (https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2015/hdl_10803_323096/edy1de1.pdf), (12-02-2020).

-ELIZALDE, M^a Dolores y HUETZ de L., Xavier, (Université Nice Sophia Antipolis), “Un singular modelo evangelizador: el papel de las órdenes religiosas en la administración española de Filipinas, siglos XVI al XIX”, *Ille Imperis-17*, 2015, pp. 186, 187, 191, 192 y 194-196, (Raco: 299480-Article Text-419018-1-10-20151023.pdf). (02-04-2020).

-FARRAGUT, Mariano J., “El Galeón de Manila”, *España en Filipinas*, Ciclo de conferencias, Cuaderno Monográfico nº 66, Instituto de Historia y Cultura Naval, XLV Jornadas de Historia Marítima, 2012, p.40-42 (https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/mardigitalrevistas/prefLang-es/04cuadernosIH--66cuaderno-es?_pageAction=selectItem&_selectedNodeID=2700499¶mNo=), (27-05-2020).

-FOLCH, Dolors, “El Galeón de Manila”, *Universitat Pompeu Fabra, Shanghai, Instituto Cervantes*, 2013, pp.12-14 y 40. (https://www.academia.edu/10374668/El_Gale%C3%B3n_de_Manila) (02-04-2020).

-GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, “Filipinas. Una frontera más allá de la frontera”, Universidad de Córdoba, 2011, pp.71-85, 228 y 229. (<https://www.uco.es/aaf/garcia-abasolo/files/2f9f6ceebb0e.pdf>). (16-03-2020).

-GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, “Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila”. *España, el Atlántico y el Pacífico y otros estudios sobre Extremadura*. V Centenario del Descubrimiento de la Mar del Sur (1513-2013), Sociedad Extremeña de Historia, Llerena, 2013, pp. 15, (Documat-EspanaElAtlanticoYEIPacifico-560517.pdf). (16-03-2020).

-GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, “Los chinos y el modelo colonial español en Filipinas”, *Cuadernos de Historia Moderna*, Universidad de Córdoba, X, 2011, pp.223-242, (http://dx.doi.org/10.5209/rev_CHMO.2011.38678). (15-04-2020)

-GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, “Occidente y Asia en las crónicas de Filipinas del siglo XVII. La atracción de China y la acomodación de la Monarquía Hispánica en las antípodas”, *e-Spania Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, 2017, pp.5 y 6, (<https://journals.openedition.org/e-spania/27240>). (20-04-2020)

-GARCÍA GUERRA, Elena M^a, “Itinerarios mundiales de una moneda supranacional: el real de a ocho o peso durante la Edad Moderna”, *Studia Historica: Historia Moderna*, n^o 18, Instituto de Historia, CSIC, Ediciones Universidad de Salamanca, 2006, p.246 y 247 (https://revistas.usal.es/index.php/Studia_Historica/article/viewFile/4895/4933) (28-05-05-2020).

-GARCÍA G., José Antonio, “El debate sobre la esfericidad de la Tierra en época clásica”, núm.33, *Baetica*, Histórico, 2015, (<http://www.revistas.uma.es/index.php/baetica/article/view/113/79>), pp.189 y 190. (02-03-2020).

-GARCÍA R. José María, “Sailsapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mundo de Gemelli Carreri”, *Anuario de Estudios Americanos*, 69, CSIC, Sevilla, 2012, pp. 247-257. (<http://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/570/573>) (02-06-2020).

-HERNÁNDEZ H., Juan, Episodios Filipinos II. “Breve historia de la Iglesia Católica en Filipinas”, *Revista Filipina, Segunda etapa. Revista semestral de lengua y literatura hispanofilipina*, 2019, vol.6, n^o 2, pp.115, 118-119, 121-123 y 139-141. (<http://revista.carayanpress.com/page172/episodios2.html>) (02-06-2020).

-HERRERA R., José Miguel, “Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII”, *Fòrum de Recerca* n^o 16, Universidad Jaime I, 2011, pp. 104-116, (<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4792766>). (17-03-2020).

-KAWAMURA, Yayoi, “Llegada de productos japoneses a Manila en la fase final del periodo Namban”, *Monográfico Mirai. Estudios japoneses*. Ediciones Complutense, 2019, p.47 y 53 (<https://revistas.ucm.es/index.php/MIRA/article/view/63085/4564456552139>). (22-05-2020).

-MARTÍNEZ ESQUIVEL, Ricardo, “Misión sangley. La cristianización entre los chinos de Filipinas en el cambio del siglo XVI al XVII”. *Estudios de Asia y África*, vol.53, n^o 1 (165), 2018, p.38, (<https://estudiosdeasiayafrika.colmex.mx/index.php/ea/article/view/2271>). (02-05-2020)

-MARTÍNEZ-SHAW, Carlos, “La armada en Filipinas (1765-1784)”, Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía *El Pacífico hispano. Imágenes, conocimiento y poder*

- (PO9-Hum-5392),2012,pp.93y98
(<https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/69cuaderno/ca p05.pdf>), (28-05-2020).
- MARTÍN F., J. Cándido, “Los conflictos entre la religión y la ciencia ante la pluralidad de los mundos”, Universidad del País Vasco, *LLul*, vol. 17, 1994, pp.357-390. (Dialnet-LosConflictosEntreLaReligionYLaCienciaAnteLaPlural-62140%20.pdf). (04-03-2020).
- MARTÍN-MERÁS V., M^a Luísa, “Los mapamundis que inspiraron a Colón”, *Congreso Internacional Cristóbal Colón, 1506-2006, Historia y leyenda*, La Rábida: Universidad Internacional de Andalucía, Palos de la Frontera, Huelva, 2006, pp.51-71 (https://www.academia.edu/10577935/Los_mapamundis_que_inspiraron_a_Col%C3%B3n). (06-03-2020)
- MARTÍN-MERÁS V., M^a Luisa, “La carta de Juan de la Cosa en la historiografía cartográfica”, *Mar Digital, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, 2000, p.68, (<https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/mardigitalrevistas/prefLang-es/04cuadernosIH--35cuaderno-es>). (12-03-2020).
- MARTÍN-MERÁS V., M^a Luisa, “Islas esquivas”, *Boletín de la Sociedad Geográfica Española*, 2017, pp.31,32. (https://www.academia.edu/33872637/Islas_esquivas). (12-03-2020).
- MELLÉN, Francisco, “Los vascos y el Pacífico”, en *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés Urdaneta*, edición y recopilación gráfica, J. M^a UNSAIN, Argitalpena edición, Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2009, p. 23, (<https://itsasmuseoa.eus/images/publicaciones/MonografiasDigitales/losvascosyelpacifico.pdf>). (12-03-2020)
- MIRA T., Antonio, “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas”, 2016, pp.108 y 120. (Dialnet-AndresDeUrdanetaYElTornaviajeDeFilipinasANuevaEspa-5613036%20.pdf). (15-03-2020).
- OLLÉ, Manel, “Domingo de Salazar: primer obispo de Manila y defensor de los pobladores austronesios y chinos de Filipinas”, en *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés Urdaneta*, edición y recopilación gráfica, J. M^a UNSAIN, Argitalpena edición, Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2009, p. 65, <https://itsasmuseoa.eus/images/publicaciones/MonografiasDigitales/losvascosyelpacifico.pdf>). (14-03-2020)
- OLLÉ, Manel, “Interacción y conflicto en el Parián de Manila”, Universitat Pompeu Fabra, CSIC, 2008, pp.65,67,74,76,77 y 79. (<https://core.ac.uk/download/pdf/39055435.pdf>). (21-03-2020)
- OLLÉ, Manel, “La invención de China: Mitos y escenarios de la imagen ibérica de China en el siglo XVI”, Escola d’Estudis de l’Asia Oriental (UPF), *Revista Española del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico (A.E.E.P.) n° 8, año VIII, 1998, pp.371 y 376, (revista-espanola-del-pacifico--15%20.pdf). (15-04-2020).

-PIQUERAS H., Juan, “La geografía de Ptolomeo y su transmisión al Islam y al Occidente cristiano”, *Cuadernos de geografía*, núm. 99, 2017, pp.43,49 y 50. (Dialnet-LaGeografiaDePtolomeoYSuTransmisionAlIslam-6296525.pdf). (06-03-2020).

-PORRO G., Jesús M^a, “Los tesoros de los mapas: la cartografía como fuente histórica (de la Antigüedad a la época colombina)”, *Anales del Museo de América*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 1993, pp. 56, 59, 62, 63, 65, 66 (Dialnet-LosTesorosDeLosMapas-1180371%20.pdf). (17-02-2020).

-RUIZ GUTIÉRREZ, Ana, Tesis “El tráfico artístico entre España y Filipinas (1565-1815)”, Universidad de Granada, 2005, pp.51-55, 71, 118, 119, 124, 133, 157, 175, 178, 179, 181, 186, 187, 189, 193, 194 y 221. (<https://digibug.ugr.es/handle/10481/30501>). (17-03-2020).

-RUIZ GUTIERREZ, Ana, “Con velas de damasco y jarcias de seda: mujeres a bordo del Galeón de Manila” en *Lo que fue de ellas. Mujeres protagonistas en la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Siglos XVI-XIX*. Edit. Ana Ruiz G., Edit. Alhulia, 2018, pp.10, 214 y 215. (01-06-2020).

-SÁNCHEZ S., Arturo, “El gran viaje de Ibn Battuta”, *Revista de Clases historia*, Publicación digital de Historia y Ciencias Sociales, artículo nº 312, 2012. pp.8-10 (Dialnet-ElGranViajeDeIbnBattuta-5171609.pdf). (06-03-2020).

-SERRANO M., Fernando, “Caminos en el mar”, perteneciente al Catálogo del Proyecto expositivo *Pacífico: España y la Aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultural y Deporte de España, Edita Secretaría General Técnica, Imprime Archivo General de Costa Rica, Comisarios: Antonio Fernández Torres y Antonio Sánchez de Mora, 2016, pp.259,261 y 265. (https://www.archivonacional.go.cr/pdf/catalogo_pacifico.pdf). (10-04-2020).

-SOLA, Emilio, “Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614”. *Archivo de la Frontera*, Colección E-Libros, Centro Europeo para la Difusión de la Ciencia Sociales (CEDCS), 2012, capít.III (<http://www.archivodelafrontera.com/wp-content/uploads/2012/05/Espana-y-Japon-XVI-XVII-Desencuentro.pdf>). (10-05-2020).

-SOLÓRZANO F., J. C., “Los españoles en las islas Filipinas y la primera globalización económica: comercio, migraciones e influencias culturales en el Pacífico-1565-1815”. *Revista de Historia* N.º 79, enero-junio, 2019, (pp. 41,53-65 y 68). <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/12132/16804>. (15-03-2020).

-TRUCHUELO, Susana, “Las fronteras en el mundo atlántico (siglos XVI-XIX)”, *Historia del Mundo Ibérico*, Edit. Susana Truchuelo y Emir Reitano, Universidad de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2017, p.126. (<http://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/85>) (01-06-2020).

-VALDEZ-BUBINOV, Iván, “Las islas Filipinas y la etapa formativa de la construcción naval española en Asia (1519-1657)”, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 28, 2019, pp.36-49, (<http://dx.doi.org/10.15304/ohm.28.5889>), (10-04-2020).

-YUSTE, Carmen, “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico”, Estudios de Historia Novohispana, n° 9, 1987, pp.194.) (<http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehn/article/view/3303/2858>), (14-02-2020).