

**EL GALEÓN DE MANILA:
(EL PODER DE LA “CIUDAD Y COMERCIO”)**

Juan Hernández Hortigüela

Para los españoles que conocen la Historia de España en Filipinas, es el Galeón de Manila, junto con los diferentes aspectos de la evangelización por los religiosos regulares españoles, y la influencia de la población china establecida en la capital, Manila, son los temas que suelen causar mayor admiración e interés, independientemente de la gestación y ejecución de la guerra del año del desastre de 1898, contra los Estados Unidos.

Es indudable que la trascendencia económica y social del Galeón supuso para la Corona uno de los mayores alicientes para permanecer en el Archipiélago, al menos durante 250 años, de los más de 333 años de presencia en las Islas Filipinas.

No queremos, ni debemos, por coherencia histórica, obviar la labor evangélica, social y educativa desempeñada por las religiones regulares en Filipinas que, a pesar de los problemas habidos en su propio seno y con las instituciones civiles y gubernamentales(menos importantes de los que algunos historiadores nos presentan) añadieron fundamentales motivos a la Corona para permanecer en las Islas.

Desde el descubrimiento del Mar del Sur, en el año 1513, por nuestro extremeño Vasco Núñez de Balboa, fue el Galeón de Manila la conexión económica y cultural entre dos mundos diferentes y muy desconocidos entre sí. Durante el siglo XVI y principios del XVII, los descubridores españoles fueron los inventores del Pacífico, ofreciendo al mundo el conocimiento de nuevas islas y derroteros que engrandecieron la cartografía universal.

Si bien la primera travesía completa por el mar Pacífico fue obra de la expedición de Magallanes-Elcano, no se debe olvidar que el conocimiento de la ruta de vuelta, *tornaviaje*, descubierta en el año 1565, desde Poniente al mundo conocido, se debe a la decisión y los conocimientos cartográficos de un religioso agustino, llamado Andrés de Urdaneta y Gracia ¹. Esta ruta ha sido la más larga y más peligrosa de la navegación comercial mundial, que estableció las primeras bases de lo que hoy llamamos “globalización”. En ese año de 1565, comenzaron a inventarse las bases económicas, políticas y religiosas para que España tuviera mayores y mejores motivos para permanecer en las Islas Filipinas.

Si ello fuera posible, y permítaseme la licencia por ello, en el centro del mar Pacífico debería levantarse una gran cruz como homenaje y anuncio de un gran cementerio de miles de españoles que dieron allí su vida; unos por la ambición descubridora, otros por servicio a la Corona española, muchos por llevar la evangelización a los confines más remotos del mundo, y siempre para que el sol alumbrara permanentemente los estandartes españoles.

Con la única y nutrida expedición que partió de La Coruña, al mando de Frei García Jofre de Loaisa, en el año 1525, se pretendía establecer los correspondientes asentamientos de población en las Islas Molucas para explotar las especias de la zona. Pero esta expedición y la mayor parte de las expediciones españolas de descubrimiento que siguieron por el Pacífico, excepto la expedición de poblamiento y conquista de Miguel López de Legazpi, hasta casi un siglo después (Álvaro Saavedra y Cerón, Grijalva, Rui López de Villalobos, Ortiz de Retes, Ramírez de Arellano, Álvaro Mendaña y Neira, Pedro Fernández de Quirós, Vaez de Torres etc.) estuvieron marcadas por las desgracias y las muertes de centenares de españoles.

Indudablemente, en las travesías del Galeón por el mar Pacífico, hubo desgracias con centenares de muertos causados por naufragios, baguíos y enfermedades, pero también hay que constatar que los piratas y corsarios pertenecientes a los reinos de nuestros fieles enemigos, holandeses, ingleses y franceses, no fueron capaces de apresar

¹ “*El gran servicio que a Dios nuestro señor y a vuestra Magestad á fecho el venerable fray Andrés de Hurdaneta es digno de gran mérito y cresçida merçed. por aber alumbrado, así en lo espiritual como en lo temporal, en todo lo que en este viaje se ha ofrecido, por no venir en la Armada persona que nos diese lumbré sino fue la suya; a cuya causa con toda humildad suplicamos y pedimos a vuestra Magestad todos los fieles criados de vuestra Magestad, como ministros deste campo, y generalmente todos los vasallos de vuestra Magestad, se le haga merced a su gran serviçio y meresçer*”. Isacio Rodriguez, *Historia*, XIII, 393-394

nuestros barcos excepto en cuatro ocasiones ², escaso balance si tenemos en cuenta los múltiples intentos habidos durante dos siglos y medio de navegación por el Pacífico.

Mucho se ha escrito de la organización civil en Manila para que el comercio del Galeón se realizara por cauces normales. En este sentido, el Galeón de Manila ha producido una balumba de Cédulas reales, decretos gubernamentales y ordenanzas municipales que enriquecieron sobremanera nuestro Ordenamiento Jurídico de las Indias. Si bien las Islas Filipinas dependían, legalmente, del virreinato de Nueva España, la mayor parte de la legislación de las Islas se producía en la Metrópoli, siendo la distancia, con frecuencia, el gran inconveniente del justo y eficaz cumplimiento de las ordenanzas.

Existen unos acontecimientos históricos a los que no se hace mucha referencia, en algún caso por falta de datos fiables, pero que tuvieron una gran repercusión en el comercio del Galeón: La ruta alternativa del Galeón y el contrabando.

La derrota normal del Galeón que se dirigía a Acapulco (Nueva España) comenzaba en Manila y Cavite, saliendo de la bahía por Corregidor para navegar hacia el sur y atravesar el estrecho de la isla de Mindoro para dirigirse hacia las islas de Masbate y Burias, hasta enfilar el Pacífico por el Embocadero o Estrecho de San Bernardino, situado entre las islas de Luzón y Samar. Durante este trayecto interinsular, que podría durar un mes, se suponía, por testimonios verbales, que hubo atraques intermedios donde algunos comerciantes manileños, de acuerdo con algunos responsables de los galeones, tenían preparado el embarque furtivo de mercancías, no registradas ni en los manifiestos ni en las boletas que preparaba la Junta de Repartimiento. Este supuesto comportamiento evitaba a los comerciantes implicados el pago de los correspondientes almojarifazgos y alcabalas, tanto en el puerto de salida, Manila, como en el puerto de llegada, Acapulco, con el correspondiente aumento del beneficio de la venta. El comercio fraudulento era gravoso para las arcas de la Hacienda y, en algunos casos, ocasionó un grave sobrepeso en el Galeón, que hizo aumentar el riesgo de la travesía, de por sí ya muy peligrosa.

Antes de la llegada del Galeón a Acapulco, se sospechaba que en algún lugar de la costa se procedía al desembarco de esas mercancías ilegales, para no ser controladas

² El primer Galeón apresado fue el “*Santa Ana*”, en noviembre de 1587 por Thomas Cavendish. En el año 1709 el pirata inglés Word Rogers apresó y hundió el galeón “*Nuestra Señora de la Encarnación*”. No fue hasta el año 1743 cuando el almirante inglés, George Anson, apresó el galeón español “*Covadonga*”. Posteriormente, durante el asedio inglés a Manila en el año 1762, fue apresado el galeón “*Santísima Trinidad*” por el inglés Cornish.

a su llegada. La demostración de estos hechos fraudulentos nunca pudo denunciarse con eficaz documentación.

Pero hay que tener en cuenta que las irregularidades en la declaración de mercancías embarcadas comenzaban en la propia ciudad de Manila, puesto que algunos de los muy influyentes comerciantes se encargaban, por los medios ilegales que fueran necesarios, de que el número de mercancías declaradas en el embarque fuera inferior a la realidad.

Tanto la Junta de Repartimiento como Ciudad y Comercio, con poder de embarque dado por el rey, como el propio gobernador de Filipinas, se reunieron en varias ocasiones en Cabildo abierto para tratar este asunto, pero nunca se llegó a tomar alguna decisión práctica para contrarrestar estos posibles contrabandos, aunque nadie dudaba de que se producían. La sospecha del fraude se iniciaba antes de que el Galeón partiera de Manila, por corrupción de algunos aduaneros y otras autoridades encargadas del asunto.

En el año 1730, por medio de un informe del piloto mayor del Galeón, Enrique Herman, el gobernador D. Fernando Valdés y Tamón, planteó al rey un nuevo derrotero para la salida del galeón del Archipiélago. Consistía este en la salida de la bahía de Manila por Mariveles y navegar bordeando las costas meridionales de Luzón, por el mar de la China, hacia el norte, hasta doblar por el cabo Bojeador y salir por el cabo del Engaño.

Los motivos con los que se especulaba para elegir esta nueva ruta eran dobles: de una parte evitar el incremento ilícito de la carga del Galeón, y de otra aumentar las dificultades del asedio de los piratas que esperaban la llegada o salida del mismo, por el Embocadero de San Bernardino.

En una Cédula fechada el 26 de julio de 1734, el rey ordenaba se ensayara esa nueva ruta, *“se haga experiencia con una fragata en la cual vayan a lo menos dos pilotos de los de mayor celo y práctica y sigan la derrota propuesta saliendo de Mariveles mar afuera;”*

El sucesor del gobernador D. Fernando Valdés, D. Gaspar Antonio de La Torre y Ayala, en carta dirigida el rey ¹ le exponía que ya había realizado una primera expedición sin resultados positivos y se excusaba de no haber realizado un mejor reconocimiento por falta de pilotos adecuados. A partir de entonces se produce un diálogo de sordos entre varios pilotos, unos de acuerdo en que se navegue por la nueva

¹ Carta del 14 de junio de 1740, AGI, Filipinas, 149.

ruta y otros que lo hagan por la ruta tradicional. Estas discusiones internas, de las que tiene conocimiento el Consejo, dan lugar a la emisión de diversas Cédulas ¹, siendo nuevo gobernador, el obispo electo Fray Juan de Arechederra, en las que se ordena se adopte la nueva ruta propuesta para el galeón, por ser la más conveniente. La resolución de este conflicto finalizó con la experiencia de dos travesías con muy buenos resultados, pero la tenaz oposición de los influyentes comerciantes de Manila, sin duda protegidos por las máximas autoridades del Archipiélago, consiguieron que en el año 1791, durante la gobernación de D. Félix Berenguer y Marquina, se suspendiera el cumplimiento de la última Cédula real del 25 de octubre de 1777, en la que se ordenaba imperativamente la navegación del galeón por la nueva ruta.

Después de muchos años de discusión, prevalecieron los deseos de los comerciantes, sobre las opiniones de los expertos pilotos e incluso sobre las propias Cédulas reales que se oponían a sus pretensiones, para que las cosas quedaran como estaban y que el comercio del Galeón se realizara según sus lucrativos planteamientos, algunas veces corruptos, a pesar de que durante este tiempo de diálogos inútiles los piratas y corsarios ingleses, además de invadir y ocupar Manila en el año 1762, lograran apresar dos de los galeones de Manila citados anteriormente (“*Covadonga*” y “*Santísima Trinidad*”) con las consiguientes pérdidas de vidas, que produjeron una gran depresión económica en el comercio y la vida de los habitantes de Manila.

Abril de 2013

¹ *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila. 1730-1773.* María Lourdes Díaz Trechuelo, Sevilla 1956.