



Asociación Cultural Galeón de Manila

La Flota de Indias y el Galeón de Manila: la Primera Ruta Comercial Mundial

Javier Ruescas y Javier Wrana
Asociación Cultural Galeón de Manila
Madrid (España)

*Traducido por Tomás Ramos Orea
y los autores*

Versión actualizada de la comunicación presentada
en la Conferencia Internacional “*El Galeón y la Construcción del Pacífico*”
Manila, 9 de noviembre de 2009

Índice

<i>Resumen</i>	<i>p.3</i>
I. Introducción	p.4
II. Antecedentes Históricos	p.5
III. El Galeón de Manila como parte de una Ruta Comercial Mundial	p.8
IV. La Primera Ruta de Comercio Mundial	p.10
A. Medición de Rutas Comerciales Históricas	p.11
B. Comparación de Rutas Históricas	p.19
V. Repercusiones del Comercio de la Flota de Indias y el Galeón de Manila	p.23
VI. Conclusión	p.27
<i>Bibliografía</i>	<i>p.28</i>

Resumen

La mayoría de los trabajos sobre el Galeón de Manila y la Flota de Indias se centran en las respectivas rutas comerciales a través del Pacífico y del Atlántico, sin valorar la ruta comercial más completa y mundial que ambas flotas compendiaron. El propósito de nuestra comunicación es poner de manifiesto esa realidad más amplia del comercio del Galeón de Manila y la Flota de Indias, una ruta que abarcó desde Europa y América hasta la región de Asia-Pacífico, convirtiéndose en la primera ruta de comercio mundial de la historia, amén de la más larga de su época. La totalidad del trayecto desde España hasta Filipinas sumaba alrededor de 15.000 millas, conectando Sevilla con Veracruz en su tramo atlántico, Veracruz y Acapulco a través de la Ciudad de México por tierra, y finalmente Acapulco y Manila atravesando la totalidad del Pacífico.

La línea del Pacífico existía desde el descubrimiento del tornaviaje por Andrés de Urdaneta en 1565, y conectaba regularmente Manila con Acapulco hasta 1815. Productos asiáticos (seda, porcelana, marfil y especias) se transportaban a Acapulco a cambio de plata de las minas de Zacatecas y Potosí. Parte de esta mercancía oriental era después transportada por tierra hasta Veracruz (cruzando la Ciudad de México) donde se embarcaba en la Flota de Indias. Dicha flota partía para Sevilla después de hacer escala en La Habana, transportando artículos valiosos de Nueva España, Perú y Asia. Esta importación de productos orientales durante más de doscientos años propició particularidades interesantes en España, tales como la adopción del mantón de Manila en el traje flamenco, considerado hoy día inherente a la moda andaluza.

En dirección contraria, la Flota de Indias surcaba el Atlántico entre España y América ya desde el primer viaje de Colón de 1492. La Flota de Indias se dividía en dos convoyes en el Caribe: La Flota, que ponía rumbo a La Habana y Veracruz; y Los Galeones, que tocaban en Cartagena de Indias y Portobelo. Vinos españoles, aceite de oliva, libros y productos manufacturados se fletaban para Veracruz y a continuación se embarcaban en el Galeón de Acapulco a Manila junto con otros productos del Nuevo Mundo. La introducción en Filipinas de herramientas, textiles, y productos agrícolas españoles acarrió cambios significativos en la forma de su población. Provocó asimismo la adopción de muchos vocablos españoles en tagalo, que desde entonces se consideran nativos. Las nuevas costumbres, prácticas y técnicas introducidas transformaron el paisaje físico y cultural.

El transporte regular de género de Sevilla a Manila (y regreso) y el hecho de que cayera bajo la sola jurisdicción central de la Casa de Contratación, avalan la existencia de esta ruta de comercio mundial que cubría tres masas continentales.

Hay que subrayar que esta ruta no sólo era la más larga de su tiempo, sino la primera ruta comercial ecuménica de la historia. Otras rutas históricas como las antiguas de Europa a la India; la Ruta de la Seda, o las rutas de las especias de portugueses y holandeses, eran todas ellas inferiores en longitud. Más significativamente, la entidad continental de estas otras rutas era menor puesto que se limitaban a Europa y Asia, y a veces a África; en tanto que la ruta Sevilla-Manila enlazaba y cruzaba también el continente americano.

I. Introducción

El tema del Galeón de Manila a Acapulco suele estudiarse de manera monográfica, ciñéndose a la ruta que abarcaba el Océano Pacífico y describiendo el sistema comercial, la mercadería, la cultura y las ideas que viajaban de Filipinas a México y viceversa. La mayoría de los trabajos analizan las exportaciones asiáticas al continente americano a través de Manila, y más tarde a España, y se fijan en las ramificaciones de estos enlaces comerciales en Perú, y en el origen de dichos productos, sobretodo China. Empero, casi ningún ensayo histórico se hace cargo de la perspectiva más completa, global, de la entera ruta comercial que se extendía desde Manila hasta Sevilla atravesando dos océanos y conectando tres continentes.

El propósito de esta comunicación - ya dijimos - es hacer patente el formidable contexto del comercio del Galeón de Manila, una ruta mundial que se extendía desde Europa hasta América y a la región de Asia-Pacífico, la primera ruta comercial ecuménica de la historia, y la más larga de su tiempo. El trayecto completo cubría alrededor de 15.000 millas desde España hasta Filipinas, enlazando Sevilla con Veracruz en su tramo Atlántico, luego la Ciudad de México y Acapulco por vía terrestre; y finalmente Manila allende el Pacífico (haciendo escala en Guam a la ida). Aunque la línea del pacífico duró hasta 1815, la ruta completa mundial operó desde 1566 hasta 1790.

Este trabajo nuestro hace hincapié en la importancia de esta ruta como uno de los más tempranos, sino el primer ejemplo de globalización, tanto desde un punto de visto comercial como cultural. Nuestra comunicación no pretende arrogarse nuevos descubrimientos sobre el comercio del Galeón de Manila, sino más bien proponer una aproximación y una perspectiva más amplias. También sugiere una futura destinada a medir la entera dimensión de la ruta mundial mediante la cuantificación de las mercancías fletadas todo el viaje completo, tanto desde Manila hasta Sevilla como desde Sevilla hasta Manila, en contraste con las consumidas en América. El estudio de la influencia filipina en la cultura española, también contribuiría a comprender las implicaciones de esta ruta mundial.

II. Antecedentes Históricos

Una expedición española encabezada por Fernando de Magallanes en 1521 alcanzó las Filipinas después de navegar alrededor de la extremidad meridional de Sudamérica y cruzar el Océano Pacífico. Los barcos atracaron en Homonhon (Samar) en marzo, después de rebasar Guam y las Marianas, para arribar a Cebú un mes más tarde. En Cebú, el amigable cacique Raja Humabon, requirió la ayuda de Magallanes contra su enemigo Lapu-Lapu en la vecina isla de Mactán. La campaña que subsiguió acarrió la muerte de Magallanes y alguno de sus hombres. Más tarde, el propio Raja Humabon traicionó a sus aliados españoles y mató a otros veintiuno, incluyendo a los recién nombrados Duarte Barbosa y Juan Serrano. De resultas de ello, el marino Juan Sebastian Elcano se puso al frente de la expedición y condujo los barcos restantes primero a Palawán (Paragua), luego a Brunei y a continuación a las Molucas, donde se hicieron con un precioso cargamento de especias. Con la única nave que les quedaba, Elcano regresó a España por el Océano Índico y alrededor del Cabo de Buena Esperanza, alcanzando Cádiz en septiembre de 1522 a bordo de la “Victoria”. Esta fue la primera circunnavegación del mundo.

Si bien Magallanes tomó posesión del archipiélago de las Filipinas en nombre del Rey de España en 1521, la colonización no dio comienzo hasta la llegada del Adelantado Miguel López de Legazpi de Nueva España (actual México) en 1565. Instruido por Felipe II, el Virrey Luis de Velasco envió a Legazpi a explorar las Islas Filipinas en busca de especias, y también de una ruta marítima de regreso a México, empresa en la que expediciones previas de Loaysa (1525), Saavedra (1527), y Villalobos (1543) habían fracasado. Villalobos, que había bautizado Sámar y Leyte como “Las Filipinas” en honor de Felipe II, zarpó en agosto de 1543 hacia el este, pero regresó unas cuantas semanas más tarde, incapaz de hallar vientos propicios. El tornaviaje fue finalmente descubierto en 1565 por Andrés de Urdaneta, fraile agustino y piloto de la expedición de Legazpi. Urdaneta fue capaz de regresar a Acapulco navegando hasta el paralelo 39 de latitud norte, donde su nave, el “San Pedro”, se valió de los vientos *kuroshio* que soplaban en dirección este desde Japón, para cruzar el Pacífico hasta California. Ya desde ahí navegó hacia el sur a lo largo de la costa hasta alcanzar finalmente Acapulco. La travesía completa del Pacífico en dirección este, duró más de 4 meses.

Entretanto, Legazpi exploraba Sámar, Leyte, y Bohol, donde se firmó el famoso “Pacto de Sangre” con el cacique Sikatuna en marzo de 1565. Más tarde se fundaría en Cebú el primer asentamiento español de las Filipinas. En 1571 Legazpi estableció en Manila la capital del archipiélago filipino, ya constituido en Capitanía General, que llegaría a incluir Guam y las Islas Marianas, Palau, las Carolinas y durante un tiempo parte de las Molucas.

La llegada de Legazpi inauguró un periodo de colonización española que se extendió durante más de tres siglos, y que generó una relación permanente entre Filipinas y América hasta 1815, y entre Filipinas y España hasta 1898. Los lazos políticos, culturales y comerciales entre territorios tan distantes entre sí, requerían una red de líneas marítimas regulares que los enlazaran eficientemente.

La Flota de Indias surcaba ya el Atlántico entre España y América desde la primera travesía de Colón en 1492. En la década de 1560 se organizó el monopolio del comercio de América mediante galeones escoltados que cubrían rutas fijas en calendario regulares. Esta ruta atlántica se componía de dos ramales: “La Flota” que se dirigía a Veracruz, y “Los Galeones”, que lo hacían a Nombre de Dios (más tarde Portobelo) en el Istmo de Panamá. Navegaban en convoy por el Atlántico y luego se separaban al entrar en el Caribe. La Flota tocaría en San Juan (Puerto Rico), Santo Domingo, y La Habana, antes de dirigirse hacia Veracruz; en tanto que Los Galeones recalaban en Cartagena de Indias antes de alcanzar Nombre de Dios. En el viaje de regreso, ambos convoyes harían escala en La Habana antes de navegar juntos de vuelta a España. La Flota de Indias transportaba pasajeros y productos comerciales en una y otra dirección. Se enviaban artículos manufacturados de Europa a Nueva España, y metales preciosos y productos agrícolas de regreso de América.

La colonización de Filipinas también hizo necesaria una línea de comunicación regular a través del Pacífico que enlazara Manila y la Ciudad de México. Filipinas quedó constituida en una capitanía general autónoma vinculada al Virreinato de Nueva España con sede en México, y el comercio entre ambos territorios se convirtió en el mayor incentivo para la inmigración española a las islas. El Galeón de Manila, inaugurado por Urdaneta en 1565, fue la respuesta a esta necesidad logística¹.

El Galeón de Manila, también conocido como la Nao de China, normalmente se hacía a la mar una vez al año en cada sentido². La travesía desde Acapulco hasta Manila se demoraba unos tres meses, incluyendo una corta escala en Guam. En dirección contraria se requerían de cuatro a cinco meses, a veces hasta seis, debido al gran rodeo que tenía que hacerse hasta prácticamente alcanzar Japón, con el fin de aprovechar los vientos *kuroshio* de dirección este. En un principio, un decreto real dispuso que dos galeones navegaran juntos de Manila a Acapulco. No obstante, después de 1650 el convoy quedó reducido a un solo galeón, por representar ello una inversión menor para los mercaderes de Manila, que se las arreglaban para acomodar su cargamento en dicho único y mayor galeón. En 1702 un nuevo decreto ratificó dicha práctica.

El Galeón posibilitó la relación política y comercial entre Filipinas y Nueva España, de la que Filipinas y otros territorios del Pacífico constituían una extensión, por más de doscientos cincuenta años. Los buques transportaban funcionarios civiles, soldados y sacerdotes de México a Manila, incluyendo gobernadores recién nombrados, arzobispos y ocasionalmente visitadores o inspectores reales. También transportaban plata para atender los gastos civiles y militares del gobierno de la Capitanía General de Filipinas; amén de la correspondencia oficial entre las dos ciudades y de la Metrópoli.

Más reseñablemente, el Galeón desempeñó un cometido crucial en el desarrollo del comercio. Grandes cantidades de plata se fletaban desde Acapulco a Manila, a cambio

¹ Algunos autores mantienen que la inauguración del comercio del galeón tuvo lugar en 1571, año de la fundación de Manila. Otros argumentan que fue realmente en 1573, año en que por primera vez el Galeón transportó mercancías chinas a Acapulco.

² A lo largo de toda su existencia entre 1565 y 1815, sólo unos cuarenta galeones dejaron de hacer la travesía por diversas razones. Esto resulta en un ratio de sólo uno de cada siete galeones, que no completó el viaje.

de valiosos artículos asiáticos. La plata de México y del Perú constituyó la base de un lucrativo comercio entre Filipinas y países circundantes como China, las Molucas, Japón, Formosa, Siam y aún la India. Los mercaderes de Filipinas compraban productos a los comerciantes chinos que llegaban a Manila, así como a agricultores e industriales locales, y los cargaban en el Galeón con arreglo a un sistema de boletas o permisos de flete que se concedían a españoles residentes en Filipinas. Especies de las Molucas; seda; marfil; porcelana y jade de china; mercancías de laca japonesa junto con canela filipina y textiles de algodón se encontraban entre los productos embarcados en Manila. A continuación dicha mercadería era transportada a Acapulco, donde se pagaban impuestos de importación al Tesoro Real, y se vendía a los intermediarios mexicanos a cambio de plata. Un año más tarde, y como resultado de la venta de estos productos, el Galeón regresaba a Manila cargado de plata, bien en barras, bien en monedas de ocho reales. La plata se distribuía entre los comerciantes de Manila, quienes normalmente la usaban para adquirir nuevos fletes de productos para enviar a Acapulco.

Durante un tiempo, los Galeones de Manila también cubrieron una ruta hasta el puerto de Panamá y hasta el Callao, en Perú, donde los productos orientales también eran muy codiciados. Sin embargo, estas otras rutas transpacíficas fueron prohibidas en los primeros años (1582) con el fin de proteger la ruta transatlántica entre Sevilla y Portobelo (Panamá) y por tanto los intereses de los comerciantes sevillanos. El Galeón no volvería a zarpar rumbo a Perú hasta 1779, cuando la línea volvió a ser autorizada debido a las dificultades que para el comercio habitual con México supuso la Guerra de Independencia de Estados Unidos. El comercio entre Acapulco y Callao también existió a finales del siglo XVI, pero fue igualmente prohibido (incluyendo el puerto de Panamá) para proteger los mercados sudamericanos de la competencia de los productos chinos enviados desde Manila. A pesar de esta prohibición, existió un cierto volumen de contrabando durante el siglo XVII entre ambos virreinos. La fuerte demanda de seda y otros productos orientales en Perú, convirtió este comercio, o contrabando, en un negocio muy lucrativo. La ruta Acapulco-Callao fue reautorizada entre 1774 y 1815.

El comercio del Galeón de Manila duró hasta 1815, año en que la revolución estalló en México, derivando hacia la independencia del país en 1821. Así, durante dos siglos y medio, una magnífica ruta comercial operó a través del Pacífico transportando enormes cantidades de plata a las Filipinas, y productos de todos los rincones de Asia a América. Tan extraordinario intercambio comercial hizo de Manila el centro más importante del comercio de Oriente. Dicho comercio se convirtió en la principal fuente de ingresos para Filipinas durante el periodo de administración española.

En 1785 el gobierno español estableció la Compañía de Filipinas para fomentar el comercio de Filipinas con la Metrópoli mediante una ruta alternativa a través del Océano Índico y el Cabo de Buena Esperanza como la antigua ruta portuguesa. Esta ruta resultó ser muy útil tras la independencia de México y la interrupción de la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Así, dos rutas funcionaron simultáneamente entre España y Filipinas durante treinta años, una a través del Pacífico, y otra del Índico. Para entonces, nuevos productos filipinos como el hierro, el tabaco y el índigo ya se exportaban a España y otros países europeos.

Con la apertura del Canal de Suez en 1869, la línea de la Compañía de Filipinas fue modificada para cruzar el Mar Rojo, Egipto y el Mediterráneo. Esto, al igual que la

invención de la máquina de vapor (y consiguiente construcción de barcos a vapor) acortó considerablemente la duración del viaje entre Manila y Cádiz. Después de la independencia de México en 1821, continuó la actividad comercial entre Filipinas y México, pero de forma privada y sin restricciones monopolísticas.

III. El Galeón de Manila como parte de una Ruta Comercial Mundial

Durante dos siglos y medio una sorprendente ruta comercial operó a través del Pacífico llevando grandes cantidades de plata a las Filipinas, y productos valiosos de todos los rincones de Asia, a América. En el Atlántico, una ruta más compleja existió entre España y sus territorios americanos a través de una red de puertos caribeños.

La Flota atlántica de Indias estaba compuesta por dos líneas: La Flota, que zarpaba para Veracruz en la costa atlántica de Nueva España; y los Galeones, cuyo destino era Nombre de Dios (más tarde Portobelo) en el istmo de Panamá. Ambas flotas navegaban en convoy desde Sevilla a través del Atlántico, y se separaban al llegar al Caribe. La Flota se dirigía a San Juan (Puerto Rico), Santo Domingo y La Habana, para luego poner rumbo a Veracruz, mientras que los Galeones hacían escala en Cartagena de Indias, un destacado puerto amurallado en la Colombia actual, donde se cargaban las riquezas del Perú, antes de dirigirse a Portobelo. En el viaje de vuelta a la Metrópoli, ambas flotas coincidían en La Habana para también navegar en convoy de vuelta a España, donde remontaban el río Guadalquivir hasta llegar a Sevilla. A principios del siglo XVIII el punto de partida y destino de estas flotas pasó de Sevilla a Cádiz, suprimiéndose el tramo fluvial por el Guadalquivir. Las Flotas de Indias enlazaron España con América desde 1566, cuando se creó el monopolio y el sistema de flotas, hasta 1790, cuando los puertos españoles se abrieron al libre comercio internacional.

Por tanto, fueron dos largas rutas marítimas las que operaron simultáneamente en los océanos Atlántico y Pacífico, conectadas a su vez con una terrestre que enlazaba Veracruz con Acapulco vía la Ciudad de México, conocida como “El Camino de China”. Este tramo también incorporaba un pequeño ramal desde la ciudad productora de plata, Zacatecas, que abastecía de este metal precioso al Galeón de Manila. El Camino de China era el único trayecto terrestre de toda la ruta Manila-Sevilla, y posibilitaba el enlace entre las rutas marítimas del Atlántico y el Pacífico, formando una ruta combinada que abarcaba desde Manila hasta Sevilla, uniendo Asia, América y Europa. En un sentido, productos del Extremo Oriente era enviados desde Manila hasta España, y en el otro, productos europeos eran transportados desde Sevilla hasta Manila, a través de los puertos mexicanos de Veracruz (Atlántico) y Acapulco (Pacífico). Por tanto, fue una ruta verdaderamente mundial la que existió durante más de dos siglos. Cruzaba dos océanos y enlazaba tres continentes. Hemos llamado esta línea la Ruta de la Corona Española.

El hecho de que las líneas combinadas Manila-Acapulco y Veracruz-Sevilla conformaran una sola ruta mundial, se explica por dos factores principales: en primer lugar, si bien ambas líneas se explotaban de forma separada por razones administrativas, caían bajo la sola jurisdicción de la Casa de Contratación, división gubernamental que fiscalizaba todos los asuntos de comercio y navegación de la Corona, y recaudaba

impuestos a tal fin. La propia Casa de Contratación era supervisada por el Consejo de Indias, que ejercía la suprema autoridad sobre todas las cuestiones concernientes a las Indias Occidentales y Orientales, es decir, América y Filipinas. Dicho control se materializaba a través de los virreinos, y, a un nivel inferior, de las Audiencias, un tipo de juzgado con competencias legislativas y administrativas. La Casa de Contratación ostentaba el monopolio sobre todo el comercio de los territorios de ultramar, y de las rutas marítimas que los enlazaban, entre sí y con la Metrópoli. De este modo, una institución gubernamental central controlaba en su totalidad la ruta comercial Sevilla-Manila.

En segundo lugar, el hecho de que numerosas mercancías (y pasajeros) se transportaran a lo largo de toda la travesía desde Manila a Sevilla pone de manifiesto la existencia operativa de una única ruta, de ámbito global o mundial. De un lado, llegaban a Manila productos europeos después de los tramos transatlántico y transpacífico, por ejemplo: vinos españoles y aceite de oliva contenidos en grandes tinajas de loza. Estos productos provenían mayormente de la región Aljarafe en Sevilla, una rica área agrícola convenientemente emplazada cerca del punto de partida de las flotas del Atlántico. Manufacturas como utensilios domésticos, herramientas de construcción, armas y textiles también se exportaban a Filipinas. La introducción de muchos de estos artículos se tradujo en la adopción de los correspondientes términos españoles por las lenguas y dialectos nativos filipinos. Por ejemplo, los vocablos tagalos para la cubertería de mesa son en su mayoría préstamos españoles: “kutsara” (cuchara), “tinidor” (tenedor), “kutsylio” (cuchillo), entre otros. Muchas herramientas usadas en la construcción o en la agricultura tienen también prosapia española: “martylio” (martillo), “tornylio” (tornillo), “lyabe” (llave), y “araro” (arado)³.

Esto también incumbe a frutas, hortalizas, y animales que se traían de España a bordo de la Flotas de Indias y de los Galeones de Manila. Entre otros ejemplos destaca “cabalyo” (caballo), “baka” (vaca), “mola” (mula), y productos agrícolas tales como “algodon” (algodón)⁴, “asukal” (azúcar), y “oliba” (oliva). Otros productos se trajeron directamente de América, y la versión española de la palabra nativa americana quedó incorporada, a saber: “patatas” (patata), “mais” (maíz), y “tsokolate” (chocolate). Lo cual añade a la demostración de que existieron nexos comerciales entre España y Filipinas, y que funcionó una ruta Sevilla-Manila.

En dirección opuesta, una variedad de productos asiáticos llegaron a España vía Acapulco y Veracruz. Seda china, marfil, porcelana, jade, oro, nácar y piedras preciosas; especias tales como clavo y nuez moscada de las Molucas, enseres japoneses, mercadería de laca, canela filipina, tabaco, algodón y textiles se exportaron desde Filipinas. Mucho de ello se distribuía dentro de Nueva España y Perú, y por lo tanto se quedaba en América. Sin embargo, una parte era enviada a Veracruz y embarcada para España con la Flota de Indias. Este flujo de existencias orientales propició algunas influencias culturales en España que se han mantenido hasta el presente.

El clásico ejemplo es la adopción del mantón de Manila en el atavío flamenco, considerado consustancial con la moda andaluza. Conforme los ropajes de seda llegaban

³ Véase el Capítulo V para más información sobre este fenómeno lingüístico.

⁴ En tagalo también se usa el vocablo “koton” (del inglés “cotton”).

a Sevilla a bordo de los galeones, el mantón se hizo pronto popular entre las mujeres, y con el tiempo quedó incorporado al traje de sevillana, y desde entonces se convirtió en el icono de la moda flamenca. Otro ejemplo es el paipay, especie de abanico que se popularizó en España a raíz de este comercio con el Oriente. Este vocablo, así como otros de origen chino o filipino se incorporaron a la lengua española con el tiempo. Por ejemplo “pantalán” (muelle o embarcadero para barcos de poco tonelaje), “sampán” (embarcación china) o “abacá” (planta filipina cuyo tronco es utilizado en los bastimentos de los barcos). En el Capítulo V se muestran otros ejemplos similares.

IV. La Primera Ruta Comercial Mundial

A lo largo de la historia de la humanidad han existido diversas rutas comerciales de trascendencia que han unido tierras lejanas y han acercado productos y culturas, desde la antigüedad hasta tiempos modernos. Las rutas entre Roma y La India, la Ruta de la Seda (hasta el siglo XIII) o las rutas portuguesas de las especias (siglos XV al XVII) todas ellas han desempeñado un cometido crucial en el intercambio de bienes, tecnología e ideas. Entre los siglos XVI y XVIII la línea combinada de la Flota de Indias y el Galeón de Manila fue una de estas importantes rutas intercontinentales.

Es difícil determinar cual de estas rutas o combinación de rutas históricas fue la primera en dar lugar a una serie de intercambios comerciales y sociales a escala mundial. La definición de mundialización⁵ es “el proceso por el cual empresas y otras organizaciones ejercen influencia internacional o empiezan a operar a escala internacional”. Ya en el siglo XVI existían varias rutas comerciales y empresas, en el sentido amplio de la palabra, con operaciones de alcance internacional. La mayoría de rutas estaba a su vez interconectada entre sí (directa o indirectamente). La cuestión es identificar cuál de ellas individualmente inició el proceso de mundialización. Es decir ¿cuál de ellas se puede decir que dio lugar a intercambios comerciales y sociales a escala mundial por primera vez en la historia?

Una forma de abordar esta pregunta es identificar la ruta más larga calculando la distancia que recorría cada una de estas rutas históricas. ¿Cual de estas rutas fue la más extensa? Otra forma es analizar los territorios o continentes que cada una enlazó o cruzó. ¿Cuántos continentes atravesaron las distintas rutas?

En este capítulo nos cumple comparar la magnitud de una selección de grandes rutas de comercio intercontinentales en existencia hasta el siglo XIX, con el fin de determinar cual de ellas cubrió la distancia más grande, y enlazó el mayor número de continentes.

⁵ A pesar de lo extendido del uso de “globalización” por la influencia del vocablo inglés “*globalization*”, en españoles más correcto el término “mundialización”.

A. Medición de Rutas Comerciales Históricas

Hemos calculado la distancia de cuatro de las principales rutas históricas intercontinentales, anteriores al siglo XIX, además de la extensión de la primera circunnavegación del mundo (iniciada por Magallanes y completada por Elcano en 1522) que se utilizará como referencia. Las cinco rutas se enumeran a continuación:

1. Vuelta el mundo de Magallanes y Elcano
2. Rutas entre Roma y La India (3 itinerarios)
3. Ruta de la Seda (2 itinerarios)
4. Ruta Portuguesa de las Especies
5. Ruta de la Corona Española (Flota de Indias y Galeón de Manila)

Para facilitar la comparación hemos creado un índice de distancias, referenciado a la primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano con el fin de visualizar más claramente las diferencias en distancia entre las distintas rutas.

El método empleado para calcular la distancia de cada ruta consiste en seleccionar una serie de puntos estratégicos intermedios⁶ para cada una de ellas, medir luego la distancia entre esos puntos, y sumarlos todos finalmente. A menos de declarar lo contrario, hemos usado la herramienta de internet **gc.kls2.com** para calcular la distancia de estas rutas esquemáticas. La herramienta toma la distancia más corta entre ciudades seleccionadas en base a su ruta aeronáutica⁷. Las embarcaciones que históricamente recorrieron cada una de estas rutas no siguieron estrictamente estos itinerarios (más directos). Se trata por tanto de rutas hipotéticas creadas con fines comparativos. La aplicación generalizada de este método arrojará resultados comparables (en términos relativos). Es decir, el porcentaje de desviación en cada caso se mantendrá constante, permitiendo la comparación entre las rutas analizadas.

⁶ Para el cálculo se utilizaron solo ciudades actuales, no históricas.

⁷ El sistema calcula la ruta aeronáutica más directa entre aeropuertos existentes.

1. Vuelta el mundo de Magallanes y Elcano

Figura 1.1. Circunnavegación del Mundo de Magallanes y Elcano

Fuente: <http://mappery.com/map-name/Magellans-Circumnavigation-of-World-1519-1522>



Este mapa muestra, a efectos comparativos, la ruta de circunnavegación del Magallanes y Elcano, la más larga de todas las calculadas. En realidad no es una ruta comercial sino un viaje española de exploración al Lejano Oriente a principios del siglo XVI. La medición de este viaje se usará como referencia para comparar las grandes rutas comerciales de la historia, y así construir un índice de distancias en el que la magnitud 100 = expedición de Magallanes y Elcano.

Figura 1.2. Mapa esquemático de la circunnavegación de Magallanes y Elcano

Imagen y cálculo de distancias: www.gc.kls2.com



Tabla 1.1 – Tramos (hipotéticos) de la Ruta de Circunnavegación de Magallanes y Elcano

Tramos (fases)	Millas
Sevilla-Las Palmas	855
Las Palmas-Dakar	918
Dakar-Conakry	441
Conakry-Recife	1.907
Recife-Rio de Janeiro	1.156
Rio de Janeiro-Mar del Plata	1.340
Mar del Plata-Punta Arenas	1.220
Punta Arenas-Isla de Pascua	2.658
Isla de Pascua-Cebú	8.790
Cebú-Kota Kinabalu	620
Kota Kinabalu-Ambon	1.063
Ambon-Dili	376
Dili-Cape Town	6.845
Cape Town-Sal	4.433
Sal-Horta	1.540
Horta-Sevilla	1.245
TOTAL:	35.407

Según este cálculo basado en tramos hipotéticos, la distancia total de la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano fue de 35.407 millas. Esta cifra se usará con fines comparativos al final de esta sección.

2. Rutas entre Roma y La India

Figura 2.1. Tres Rutas Esquemáticas entre Roma y La India

Imagen y cálculo de distancias: www.gc.kls2.com



Varios itinerarios de esta ruta existían en los tiempos del Imperio Romano entre Roma y La India. Nos hemos servido de tres cursos diferentes y hemos calculado sus respectivas longitudes, partiendo siempre desde Roma y terminando en Goa: uno que cruza Asia Menor (en su mayor parte terrestre), un a través del Mediterráneo y la Península Arábiga (tanto marítimo como terrestre), y otro a través del Mar Rojo (únicamente marítimo).

Tabla 2.1.a – Ruta entre Roma y La India – Itinerario esquemático 1

Roma – Bari – Tirana – Estambul – Tabriz – Zahedan – Quetta – Goa

Tramos (fases)	Millas
Roma-Bari	228
Bari-Tirana	155
Tirana-Estambul	475
Estambul-Tabriz	949
Tabriz-Zahedan	1.032
Zahedan-Quetta	366
Quetta-Goa	1.113
TOTAL:	4.318

Tabla 2.1.b - Ruta entre Roma y La India - Itinerario esquemático 2

Roma – Catania – Heraklion – Tel Aviv – Kuwait – Dubai – Goa

Tramos (fases)	Millas
Roma-Catania	335
Catania-Heraklion	582
Heraklion-Tel Aviv	604
Tel Aviv-Dubai	802
Kuwait-Dubai	531
Dubai-Goa	1.375
TOTAL:	4.229

Tabla 2.1.c - Ruta entre Roma y La India – Itinerario esquemático 3

Roma – Catania – Alejandría – Aden - Goa

Tramos (fases)	Millas
Roma-Catania	335
Catania-Alejandría	953
Alejandría-Aden	1.587
Aden-Goa	1.939
TOTAL:	4.814

3. Antigua Ruta de la Seda

Figura 3.1. Antigua Ruta de la Seda

Fuente: http://bizchintown.com/img/travel/ancient_silk_road_map.gif



Figura 3.2. – Antigua Ruta de la Seda (Esquemática)

Imagen y cálculo de distancias: www.gc.kls2.com



La Ruta de la Seda consistía en una larga red caminos y rutas por tierra y mar desde Europa hasta el Extremo Oriente que duró desde 300 AC aproximadamente hasta finales del siglo XIV de nuestra era. La ruta hizo posible el intercambio de lejanos productos asiáticos y europeos, así como el intercambio cultural y de ideas. Una de las mercancías más valoradas, la seda china, fue la que dio nombre a la ruta. La ruta original era entera o casi enteramente por tierra, lo cual hacía el recorrido muy largo y peligroso. Más tarde surgieron unos tramos alternativos por mar. Para nuestro estudio, hemos tomado dos itinerarios de la antigua ruta terrestre, uno norte y otro sur. Ambos recorridos empiezan en Venecia (Italia) y terminan en Zi'an (China).

Tabla 3.2.a – Antigua Ruta de la Seda – Itinerario esquemático 1

Venecia – Estambul – Trabzon – Tbilisi – Baku – Almaty – Urumqi – Xi'an

Tramos (fases)	Millas
Venecia-Estambul	886
Estambul-Trabzon	574
Trabzon-Tbilisi	273
Tbilisi-Baku	279
Baku-Almaty	1,400
Almaty-Urumqi	524
Urumqi-Xi'an	1,310
TOTAL:	5,246

Tabla 3.2.b - Antigua Ruta de la Seda – Itinerario esquemático 2

Venecia – Catania – Heraklion – Beirut – Zahedan – Quetta – Islamabad – Xi'an

Tramos (fases)	Millas
Venecia-Heraklion	972
Heraklion-Beirut	597
Beirut-Tahran	908
Tahran-Zahedan	704
Zahedan-Quetta	366
Xi'an-Quetta	430
Islamabad-Xi'an	2,036
TOTAL:	6,013

4. Ruta Portuguesa de las Especias

Figura 4.1. Ruta Portuguesa de las Especias (línea negra)

Fuente: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/21/Caminho_maritimo_para_a_India.png

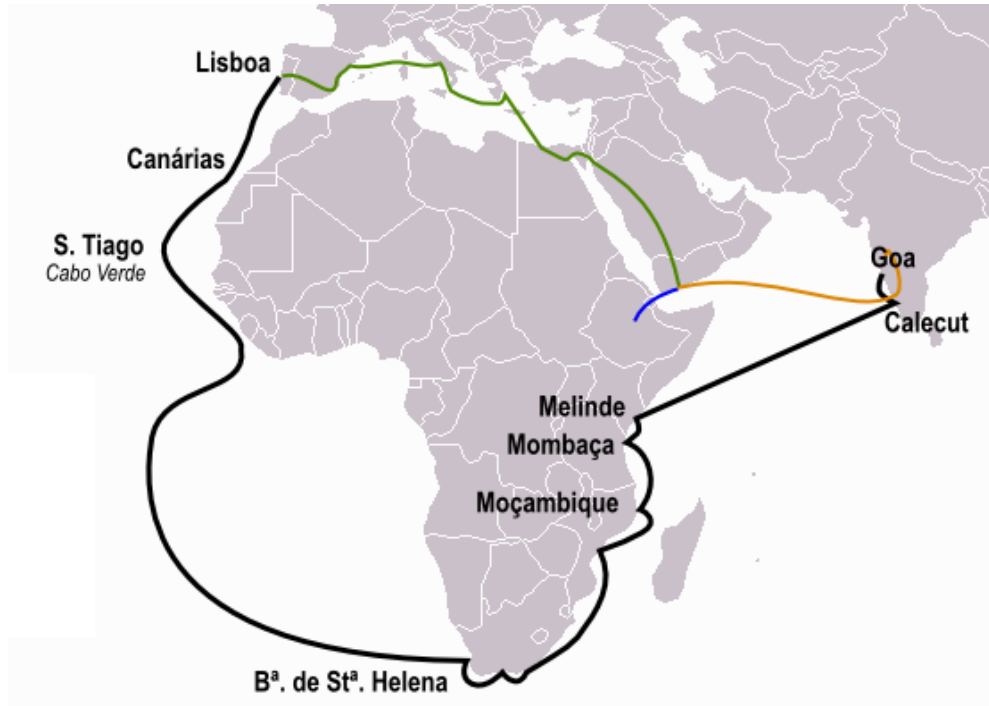


Figura 4.2. Ruta Portuguesa de las Especias (Esquemática)

Imagen y cálculo de distancias: www.gc.kls2.com



La ruta portuguesa se estableció a principios del siglo XVI después de que Vasco de Gama bordeara el Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur de África y descubriera la ruta marítima a la India en 1498. Si bien se considera frecuentemente que la ruta terminaba en Goa (la India) donde los portugueses disponían de un gran puerto comercial, hemos considerado que la ruta se extendía hasta Malacca (Malasia) dado que algunos galeones portugueses continuaban su travesía hasta dicho puerto, por lo menos hasta 1641, fecha en que Malacca pasó a manos de los holandeses.

Tabla 4.2 – Ruta Portuguesa de las Especies
Lisboa-Dakar-Ciudad del Cabo-Maputo-Mombasa-Goa-Cochin-Malacca

Tramos (fases)	Millas
Lisboa-Dakar	1.732
Dakar-Ciudad del Cabo	4.107
Ciudad del Cabo-Maputo	1.003
Maputo-Mombasa	1.575
Mombasa-Goa	2.698
Goa-Cochin	325
Cochin-Malacca	1.905
TOTAL:	13.345

5. Ruta de la Corona de España (Flota de Indias y Galeón de Manila)

Figura 5.1 – Ruta Esquemática de la Corona de España (Flota de Indias y Galeón de Manila)
Imagen y cálculo de distancias: www.gc.kls2.com



La Ruta de la Corona de España (o ruta combinada de la Flota de Indias y el Galeón de Manila) duró más de dos siglos y conectó Manila (Filipinas) con Sevilla primero, y luego Cádiz (España) a través de Acapulco, la Ciudad de México y Veracruz (México). La distancia entre Manila y Acapulco es de unas nueve mil millas. Entre Acapulco y Veracruz hay otras trescientas millas, y entre Veracruz y Sevilla unas cinco mil quinientas. Los tres tramos suman catorce mil seiscientos sesenta y una millas.

Tabla 5.1 – Ruta de la Corona de España
 Manila – Acapulco – Veracruz - Sevilla

Tramos (fases)	Millas
Manila-Acapulco	8.926
Acapulco-Veracruz	287
Veracruz-Sevilla	5.448
TOTAL:	14.661

B – Comparación de Rutas Históricas

La siguiente tabla recoge la distancia en millas de cada una de las cuatro rutas históricas analizadas, y sus distintos itinerarios, además de la extensión de la primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano. También se incluye un índice creado para ayudar a comparar estas distancias: el Índice de Distancias de Rutas Históricas (IDRH). El índice asigna el valor 100 a la ruta más larga, es decir a la primera circunnavegación, para después calcular valores relativos a cada una de las otras rutas.

Tabla 6.1 – Distancia de Rutas Comerciales Históricas

Rutas Históricas	Millas	IDRH (Índice)
Circunnavegación del mundo	35.407	100,00
Rutas Roma-La India		
2.1.a	4.318	12,20
2.1.b	4.229	11,94
2.1.c	4.814	13,60
Rutas de la Seda		
3.2.a	5.246	14,82
3.2.b	6.013	16,98
Ruta Portuguesa de las Especias	13.345	37,69
Ruta de la Corona de España (RCE)	14.661	41,41

Con una extensión de 14.661 millas, la tabla muestra que la RCE es la ruta más larga de todas las analizadas. La segunda es la ruta portuguesa, que enlazaba Europa, África y Asia mediante una amplia red de puertos comerciales en el Atlántico, Índico y Pacífico, y que cubría 13,345 millas. El índice IDRH asigna 41,4 y 37,7 puntos respectivamente a las rutas españolas y portuguesa. La diferencia entre ambas es de 1.300 millas (casi 4 puntos del índice). La RCE es casi un 10% más larga que la ruta portuguesa.

Por tanto, volvamos a la cuestión de qué rutas históricas dieron lugar a intercambios comerciales y sociales a escala mundial. Según el anterior análisis se podría contestar que fue la Ruta de la Corona de España (RCE) la que inició el proceso de mundialización (o globalización) ya que fue la más extensa en la historia hasta ese momento.

Veamos ahora el segundo criterio para determinar la ruta que inició el proceso de mundialización: el número de continentes que cada ruta atravesaba o enlazaba. La siguiente lista muestra los continentes que cada una de las cuatro rutas analizadas unía:

<u>Ruta</u>	<u>Continentes abarcados (total)</u>
Rutas Roma-La India	Europa y Asia (2)
Rutas de la Seda	Europa y Asia (2)
Ruta Portuguesa de las Especias	Europa, África y Asia (3)
Ruta de la Corona Española	Europa, América y Asia (3)

Tanto las rutas entre Roma y La India como las rutas de la seda unían los continentes de Europa y Asia (aunque en diferente medida y a través de itinerarios distintos). Las rutas Roma-La India también tocaban en varios puertos del Mar Rojo y la costa norteafricana, lo cual podría interpretarse también como una conexión o enlace con el continente africano. Sin embargo, el comercio realizado en esas ciudades costeras norteafricanas era relativamente reducido. Además, dicho comercio apenas alcanzaba el interior del continente, salvo a través de otras rutas (como las del Nilo por ejemplo) que no formaban parte de la ruta principal. A lo largo del trayecto Roma-La India se intercambiaban principalmente productos indios, árabes y europeos (en especial italianos). Por ello se puede considerar que dicha ruta sólo enlazaba los continentes de Asia y Europa, y más concretamente el sur de Asia y el Mediterráneo⁸.

⁸ En la clasificación habitual de continentes, se suele utilizar la existencia de una masa continental (tierra separada por mares u océanos) como principal criterio para distinguir continentes. Esta categorización sin embargo, también incorpora un segundo criterio que es el de vínculos culturales e históricos de los pueblos que los habitan. Dicho criterio hace acto de presencia en la consideración por ejemplo, de que Europa y Asia son dos continentes diferentes, una distinción generalizada en Occidente. Europa continental y Asia forman una única masa continental, y sin embargo, son considerados dos continentes diferentes por las diferencias culturales e históricas que a grandes rasgos existen entre Oriente y Occidente. Por el contrario, en países como Rusia, cuyo territorio se extiende desde Europa hasta el Extremo Oriente, sólo se tiene en cuenta el criterio de masa continental, y ambos continentes son considerados uno sólo: Eurasia. De igual forma, en los países hispánicos se considera que América es un sólo continente (por el criterio de masa continental) mientras que en los anglosajones aplican el criterio histórico-cultural, y lo dividen en dos: América del Norte y América del Sur.

Sin embargo, si cambiáramos el orden de importancia de los criterios, y consideráramos el segundo criterio de nexos culturales como criterio primordial, el número y extensión de continentes sería muy

La Ruta de la Seda era una red comercial mucho más amplia que se extendía desde Europa Occidental hasta el Extremo Oriente. De hecho, el itinerario más largo analizado de la Ruta de la Seda (ver Tabla 6.1) cubría 1.200 millas más que el itinerario más extenso de las rutas entre Roma y La India. Sin embargo, esta ruta también enlazaba dos continentes únicamente: Europa y Asia.

La Ruta Portuguesa de las Especias se originó durante la Era de los descubrimientos a finales del siglo XV como una ruta alternativa por mar, a la secular Ruta de la Seda, que era casi toda terrestre. La ruta portuguesa era más segura y más rápida. Al ser marítima, evitaba cruzar territorios peligrosos, y además alcanzaba los puertos de Oriente en menos tiempo, a pesar de tener que rodear todo el continente africano. A diferencia de la Ruta entre Roma y La India, esta línea portuguesa hacía escala en muchos puertos de Africa, tanto en la costa occidental y del sur, como oriental. El volumen de mercancías intercambiado en todos esos puertos era considerable (y muy superior al de la ruta Roma-La India en el norte de África). Por tanto, se puede decir sin la menor duda que la ruta portuguesa conectaba y unía el continente africano con los demás territorios que recorría: tanto de Europa como de Asia. Por ello, la ruta unía un total de tres bloques continentales.

Unos sesenta años después del Descubrimiento de América, ya existía una ruta de galeones españoles que atravesaba el Atlántico regularmente entre Europa y América. Eran la Flota de Indias la que realizaba este periplo, navegando entre Sevilla y La Habana de forma periódica. Más tarde, con el descubrimiento del “tornaviaje” en 1565 y la creación de la línea Manila-Acapulco por medio del Galeón de Manila, se estableció un nexo comercial permanente entre Asia y América. A su vez, las líneas atlántica y pacífica estaban conectadas a través de México, y también se crearon rutas interiores en Hispanoamérica, especialmente entre el Virreinato de la Nueva España y el del Perú. Por tanto, en el siglo XVI empezó a funcionar una red comercial de escala mundial que unía territorios en Asia, América y Europa.

diferente. Dicho sistema alternativo de categorización es de utilidad para estudiar la política internacional, la inmigración, o los flujos comerciales y de inversión, porque tiene en cuenta los pueblos y culturas que los habitan, en vez de las características geográficas del territorio. Clasificando continentes de esta forma se podría considerar por ejemplo que el **Mediterráneo** es un continente aparte (formado por el sur de Europa, Oriente Medio y el norte de África básicamente) dado que entorno a ese mar florecieron una serie de civilizaciones desde la Antigüedad (Roma, Grecia, Egipto, y hasta Mesopotamia en su extremo más oriental) y posteriormente. Se podría decir que el Mediterráneo es un continente desde el punto de vista histórico-cultural porque una serie de civilizaciones y los pueblos descendientes de aquellas han estado permanentemente conectadas por intercambios comerciales, guerras, conquistas, y por tanto tienen importantes vínculos históricos y culturales.

La cuestión de determinar cual de las grandes rutas comerciales de la historia inició el proceso de mundialización (por el número de continentes) arrojaría resultados diferentes si se clasificaran los continentes desde esta perspectiva histórico-cultural. De hecho, la importancia de una ruta comercial se basaría más en los pueblos y culturas que conectaba o unía, que en el número de continentes simplemente desde el punto de vista geográfico. Por ejemplo, la Ruta Roma-La India sería menos “mundial” (o global) que la Ruta de la Seda (aunque ambas cruzaban Europa y Asia) porque esta llegaba a las culturas del Extremo Oriente, mientras que aquella se detenía en el centro-sur de Asia. Este mismo criterio podría utilizarse para analizar tanto la Ruta Portuguesa como la Ruta de la Corona de España (RCE). Esta forma de medir la extensión “mundial” de conexiones comerciales (o el inicio de la mundialización) en base a los pueblos o naciones que unía cada ruta, podría usarse en futuros estudios sobre la materia. En este trabajo sólo hemos considerado la distancia de las rutas, y su extensión continental desde el punto de vista geográfico.

La Ruta de la Corona de España (RCE) cruzaba y enlazaba el continente americano con Europa, cosa que no hacía la ruta portuguesa. Este es un argumento importante en contra de la interpretación de que la ruta portuguesa tenía alcance “global” o “mundial”. Los navegantes portugueses descubrieron nuevas rutas hacia Oriente, pero el recorrido de sus galeones se limitaba al viejo mundo: Europa y el Oriente. Sólo después del descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492, y la creación de rutas comerciales a América, tanto desde Europa como desde Asia, se puede hablar verdaderamente de un comercio mundial o global. La RCE no fue sólo la ruta más larga de la historia hasta ese momento, sino la única en atravesar América y enlazarla con Europa y Asia.

En hecho de unir tres continentes fue sólo uno de los logros de esta ruta mundial hispano-filipina. Más allá de eso, también contribuyó al desarrollo del comercio dentro de Asia y Europa, e incluso África. Grandes cantidades de Reales de a ocho de plata entraron en los mercados de Asia a través de Manila, a cambio de todo tipo de artículos de lujo. Estas monedas acabaron siendo aceptadas y siendo de curso legal en países como La India y China. En el otro extremo de la ruta, Sevilla se convirtió en uno de los grandes centros del comercio de Europa, lo cual impulsó las actividades manufactureras y el comercio con otras ciudades. En América, esta ruta mundial también contribuyó al crecimiento del comercio interno en la Nueva y el Perú.

Lo anterior contribuye a la tesis de que la Ruta de la Corona de España (RCE) entre Sevilla y Manila fue efectivamente **la primera ruta comercial mundial**. Fue la ruta más larga de la historia hasta ese momento, y la primera en unir el continente europeo con Asia y el recientemente descubierto continente americano.

V. Algunas Repercusiones del Comercio de la Flota de Indias y el Galeón de Manila

En los capítulos II y III hemos visto algunas de las repercusiones culturales de la ruta Manila-Sevilla o como la hemos denominado, Ruta de la Corona de España (RCE), la primera ruta comercial ecuménica. El influjo de España sobre las culturas mexicana y filipina fue mucho más intenso que viceversa. España era la potencia colonizadora e implantó su propia cultura en los territorios de asentamiento, primero América, y luego las Filipinas. Los españoles llevaron a las islas su catolicismo, su arquitectura, sus artes y su lengua. La labor de los misioneros propició la propagación del cristianismo ya para finales del siglo XVII, y hoy las Filipinas (junto con Timor Oriental) es uno de los dos únicos países predominantemente cristianos de Asia. Los métodos constructivos españoles transformaron el paisaje urbano de las islas e hicieron posible un rasgo de arquitectura genuinamente filipina, que combina elementos españoles, nativos y chinos. La “bahay na bato” (literalmente “casa de piedra”) es la casa tradicional filipina, hecha de piedra y madera - por lo general palma de nipa o bambú - es un buen ejemplo de esta fusión.

El Galeón de Manila también introdujo la lengua española en Filipinas. Aun cuando en un principio no fue una prioridad la enseñanza del español a los nativos Filipinos, señaladas instituciones educativas ya usaban el español como lengua de enseñanza desde su fundación por órdenes religiosas. Los ejemplos más tempranos incluyen el Colegio de San Ildefonso (Cebú) fundado en 1595 y que luego se convertiría en la Universidad de San Carlos; la Universidad de Santo Tomás (Manila) fundada en 1611, y el Colegio de San Juan de Letrán (Manila) establecido en 1620. Ya en el siglo XIX un estamento significativo de filipinos cultos, llamados los “Ilustrados”, hablaban español con fluidez, y surgió todo un movimiento literario en español que duró hasta la primera mitad del siglo XX. En 1863, casi cincuenta años después que el comercio del Galeón concluyera, la reina Isabel II decretó la creación de un sistema de educación pública en Filipinas, propiciando la construcción de muchas escuelas a lo largo y ancho del archipiélago. Ya a partir de la década de 1890 un amplio segmento de filipinos de clase media hablaba español como primera o segunda lengua. Tan es así que cuando Filipinas consiguió la independencia de España y se estableció la Primera República de 1899, la Constitución de Malolos eligió el español como lengua oficial del país. Más tarde, durante el periodo de administración norteamericana que se prolongó hasta 1946, el español fue marginalizado legalmente, y así acabó languideciendo gradualmente.

A pesar de todo, el español pervive en miles de palabras del tagalo (y otras lenguas filipinas) que provienen del español, como resultado de su incorporación a través del comercio del Galeón y posteriormente, por ejemplo, en lo relativo a manufacturas, productos agrícolas, textiles, y mucho términos relacionados con el gobierno, la religión, y la educación. El siguiente listado muestra un número de dichos términos en tagalo derivados del español:

Herramientas de construcción y agricultura

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Martilyo	martillo
Machyete	machete
Tribuson	tirabuzón
Lyabe	llave inglesa
Sipilyo	cepillo
turnylio	tornillo
kadena	cadena
kubo	cubo

Armas

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Sable	sable
Daga	daga
Pulbura	polvora

Enseres y utensilios domésticos

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Kutsara	cuchara
Tinidor	tenedor
Kutsylio	cuchillo
Silya	silla
Bangketa	banqueta
Bintana	ventana
Mesa	mesa
Libro	libro
Baso	vaso
Tuwalya	toalla
Gripo	grifo
lente	lente
lampara	lámpara
relo, rels	reloj

Ropa y calzado

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Kamiseta	camiseta
Pantalón	pantalón
Kalsonsilyo	calzoncillo
Sapatos	zapatos
Tsinelas	chinela
Kalsetin	calcetín
Medyas	medias
Abrigo	abrigo
Lana	lana

Productos agrícolas (frutas y verduras)

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Patatas	patatas
Sibuyas	cebollas
Peras	peras
Paminta	pimiento
Gisantes	guisantes
Repolyo	repollo
Pipino	pepino
Mais	maíz
asukal	azúcar
Algodón (o “koton”)	algodón
Oliba	oliva
Bino	vino

Animales

<u>Tagalog</u>	<u>Español</u>
Baka	vaca
Kabayo	caballo
Mola	mula
Pato	pato

Aunque en menor medida, también las culturas asiáticas y filipina dejaron su huella en México y España, especialmente en lo relativo a formas artísticas, en incluso la moda. El ejemplo clásico es el “mantón de Manila” de seda y motivos decorativos del Extremo Oriente que se incorporaron al traje regional femenino en distintas zonas de España, en especial en Andalucía, con el traje de sevillana. Los mantones originales con dibujos chinos se enviaban desde Manila a lo largo de toda la travesía hasta Sevilla. Andando el tiempo, acabó siendo confeccionado en Manila, y también en Sevilla. Otro ejemplo es el paipay, un abanico filipino que se hizo popular en España en los siglos XIX y XX.

Una serie de vocablos de origen filipino también entraron en el idioma español. Algunos ejemplos incluyen el ya mencionado paipay, así como “carabao” (búfalo autóctono del sudeste asiático usado como animal de tiro), “pantalán” (un muelle o embarcadero), “abacá” (una planta de cuyo tronco se extrae un filamento para hacer cuerda, muy usada precisamente en los galeones), “sampaguita” (una flor de Filipinas), y “barangay” (un barrio o distrito). El término “papel de Manila”, una cartulina hecha precisamente de abacá, y usada para sobres y carpetas, también se incorporó al vocabulario español, y al de otras lenguas como el inglés (“Manila paper”). Otro ejemplo el término “sampán” (del chino cantonés “saam-paán”) que es una pequeña embarcación de origen chino, usado por comerciantes de ese país.

El arte religioso y decorativo de México y España también recibió influencia de los diseños orientales para esculturas y otros objetos elaborados en Manila por artesanos chinos y fletados en el Galeón de Manila. Existen ejemplos interesantes en México de estatuas religiosas de marfil cincelado (de cristos, vírgenes y santos) que reflejan rasgos o estilos asiáticos. La importación de tales productos por parte de América y España influyó sobre los fabricantes chinos o filipinos que incorporaron dichos estilos orientales a sus obras.

VI. Conclusión

En este ensayo hemos estudiado el Galeón de Manila como parte de una ruta comercial española de alcance mundial que surcó dos océanos y se extendió por tres continentes. El flete regular de mercancías durante dos siglos y medio entre Sevilla (luego Cádiz) y Manila, y el hecho de que cayera bajo la jurisdicción de la Casa de Contratación demuestra la unidad de aquella ruta.

La ruta combinada del Galeón de Manila y la Flota de Indias, llamada aquí Ruta de la Corona de España (RCE), fue la primera ruta comercial ecuménica de la historia, y la más dilatada de su tiempo. El trayecto entero Manila-Acapulco-Veracruz-Sevilla cubría una distancia de casi 15.000 millas, sobrepasando en extensión a otras rutas históricas tales como las Rutas entre Roma y La India de la antigüedad, la Ruta de la Seda, o la Ruta Portuguesa de las Especias. Más significativamente, la RCE tenía un alcance continental más amplio; fue la primera y única ruta hasta el momento en unir permanentemente América con Asia y Europa.

Más allá del portentoso logro de enlazar los tres bloques continentales, la RCE también contribuyó al comercio interior de Asia, mediante la mejora de rutas ya existentes, o bien fomentando la creación de otras nuevas, especialmente entre Manila y muchos puertos del Extremo Oriente. Llegaban comerciantes a Manila desde muchas y diversas regiones de Asia: China, Japón, Ceilán (Sri Lanka), la India, Sumatra, Ormuz, y Camboya. Estos mercaderes vendían sus productos a negociantes que los embarcaban para Nueva España (México) a bordo del Galeón de Manila. En sentido contrario, notables cantidades de monedas españolas de plata, los reales de a ocho, llegaban desde México a los mercados asiáticos vía Manila. En países como China las monedas de ocho reales llegaron incluso a tener curso legal. En América la RCE también propició el desarrollo del comercio interior dentro de las fronteras de Nueva España y el Perú, al menos durante un señalado periodo de tiempo. En el otro extremo de la ruta, Sevilla y más tarde Cádiz, se erigieron en centros importantes de comercio europeo, alentando la creación de nuevas infraestructuras en España y fomentando la actividad industrial.

Desde el siglo XVI y hasta principios del XIX, la RCE o ruta combinada de la Flota de Indias y el Galeón de Manila posibilitaron el intercambio mundial de bienes, gentes y culturas. Mediante la conexión de los tres grandes continentes por primera vez en la historia, la ruta representa el ejemplo más incipiente de mundialización, tanto comercial como cultural.

Bibliografía

- BERNARDO, Gabriel A.
Bibliography of Philippine Bibliographies: 1593-1961.
Edited by Natividad P. Verzosa.
Quezon City: The Ateneo de Manila University, 1968.
- BUZETA, Manuel and BRAVO, Felipe.
Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de las Islas Filipinas.
Madrid: Imprenta de D. José C. de la Peña, 1850.
- CALAVERA VAYÁ, Ana María.
“Las islas Filipinas en las publicaciones de la Armada”.
Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval
Madrid, 1991.
- DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes.
Filipinas. La gran desconocida (1565-1898).
Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 2001.
- GARCÍA-ABÁSULO GONZÁLEZ, Antonio.
“Investigaciones sobre Filipinas en Andalucía (1959-1989)”. *Revista de Indias* 187.
Madrid, CSIC, 1989.
- GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda.
“Philippine Historical Studies in Mexico”.
Asian Research Trends: A Humanities and Social Science Review
Tokyo, The Center for East Asian Cultural Studies for Unesco, 1997.
- GUITARTE IZQUIERDO, Vidal.
Episcopologio español (1700-1867). Españoles obispos en España, América, Filipinas y otros países.
Roma: Instituto Español de Historia Eclesiástica, 1992.
- HART, Donn Vorhis.
An Annotated Bibliography of Philippine Bibliographies: 1965-1974.
Detroit, Michigan: Northern Illinois University, Center for Southeast Asian Studies, 1974.
- MARING, Ester G. and MARING, Joel M.
Historical and Cultural Dictionary of the Philippines.
Metuchen, New Jersey: Scarecrow Press, 1973.
- MEDINA, José Toribio.
Bibliografía española de las Islas Filipinas (1523-1810).
Santiago de Chile: Imprenta Cervantes, 1897.
- OLLÉ, Manuel.
La Empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila.
Ed. Acantilado. Barcelona, 2002.
- PRIETO LUCENA, Ana María.
“El Pacífico en las revistas del CSIC”.
Revista de Indias 187
Madrid, CSIC, 1989.
- QUIRINO, Carlos.
Filipinas, la herencia española.
Compañía General de Tabacos de Filipinas. Barcelona, 1981

Bibliografía (cont.)

RETANA Y GAMBOA, Wenceslao Emilio.
Bibliografía de Mindanao. Epítome.
Madrid: Minuesa de los Ríos, 1894.

SANTIAGO CRUZ, Francisco.
La Nao de China
Editorial Jus, S.A. México 1962

SCHURTZ, William Lytle
El Galeón de Manila.
Agencia Española de Cooperación Internacional (Ediciones de Cultura Hispánica).
Madrid, 1992.

SIERRA de la CALLE, Blas.
Vientos de Acapulco.
Museo Oriental. Valladolid, 1991.

SOLANO, F; RODAO, F; TOGORES, L. (Eds.)
Extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: Metodología y Estado de la Cuestión.
Agencia Española de Cooperación internacional in cooperation with Centro de Estudios Históricos,
Departamento de Historia de América, CSIC.
Madrid, 1989.

STAFF, V.V.
El Galeón de Manila: Hospital de los Venerables, Sevilla. Museo Franz Mayer, México DF. Museo Histórico de Acapulco Fuerte de San Diego.
Editorial Aldeasa, 2000.

VALDES LAKOWSKY, Vera
La Plata: Eslabón de las Relaciones Mexicano-Filipinas
El Galeón de Manila. Un Mar de Historias
JGH Editores, México 1997