

Los españoles en las Filipinas y la primera globalización económica: comercio, migraciones e influencias culturales en el Pacífico (1565-1815)



Solórzano Fonseca, Juan Carlos

Juan Carlos Solórzano Fonseca
jcsolorzanof@gmail.com
Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica
(UCR), Costa Rica

Revista de Historia
Universidad Nacional, Costa Rica
ISSN: 1012-9790
ISSN-e: 2215-4744
Periodicidad: Semestral
núm. 79, 2019
revistadehistoria@una.cr

Recepción: 17 Enero 2019
Aprobación: 26 Abril 2019

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/299/2991569006/>

Resumen: El arribo de los españoles y la subsiguiente colonización del archipiélago de las Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVI dan inicio a los viajes entre la ciudad de Manila y el puerto de Acapulco en México. La apertura de esta ruta marítima inaugura una época en la que, por vez primera, el comercio mundial se globaliza a través de estructuradas redes de intercambio. Previamente, los portugueses habían establecido una vía de comercio entre Europa, la India y China. Pero, con la ruta del galeón de Manila a través del Pacífico, Asia Oriental se vincula a América y se integra al flujo monetario generado por la producción de plata en Hispanoamérica. A cambio, gran cantidad de mercancías orientales inundan los puertos de las colonias españolas en América. A su vez, los comerciantes novohispanos adquieren un papel central en los intercambios entre México con Centroamérica y el Virreinato del Perú, al igual que con el Oriente por medio de la ruta del galeón de Manila. Este recorrido comercial prevalecería durante 250 años. También habrían de producirse numerosos flujos migratorios y la propagación de los cultivos de origen americano en el oriente asiático.

Palabras clave: comercio, migración, transmigración de cultivos, globalización, movimientos de capitales y mercancías, China, Hispanoamérica, historia.

Abstract: The arrival of the Spaniards and the subsequent colonization of the archipelago of the Philippines during the second half of the sixteenth century, began the journey between the city of Manila and the port of Acapulco in Mexico. The opening of this maritime route inaugurates an era in which, for the first time, world trade is globalized through structured exchange networks. Previously the Portuguese had established a trade route between Europe and India and China. But, with the Manila galleon route across the Pacific, East Asia is linked to America and is integrated into the monetary flow generated by the production of silver in Spanish America. In exchange, a large number of oriental goods flood the ports of the Spanish colonies in America. In turn, New Spain merchants acquire a central role in the exchanges between Mexico with Central America and the Viceroyalty of Peru, as well as with the East through the Manila galleon route. This commercial route would prevail for 250 years. There would also be numerous migratory flows and the spread of crops of American origin in East Asia.

Keywords: Trade, Migration, Crop Transmigration, Globalization, Capital and Commodity Flow, China, Spanish America, History.

INTRODUCCIÓN

A partir de 1418, los portugueses iniciaron la conquista de los mares, en búsqueda de vías alternativas de comercio, una vez que las rutas que habían unido a Europa Oriental con el Extremo Oriente y el norte de África empezaron a ser afectadas por la expansión de los turcos. Estos, reunificados por Mehmed I (1389-1421), reanudaron las incursiones en Europa que previamente habían iniciado siglos atrás y que culminaron con la toma de Constantinopla en 1453. La consolidación del Imperio otomano en toda la zona oriental del Mediterráneo llevó a los turcos a entrar en guerra con los europeos cristianos. Esto condujo a los europeos a la pérdida de las diversas rutas terrestres y marítimas que durante varios siglos habían posibilitado un rico comercio con el Lejano Oriente. Al ver Europa sus vías de comunicación tradicionales interrumpidas, fue entonces necesario plantearse la búsqueda de otras opciones en un intento por superar el obstáculo impuesto por los otomanos en el Medio Oriente.

Los portugueses fueron quienes finalmente lograron encontrar una nueva ruta hacia el Lejano Oriente. Pero su objetivo solo se alcanzó un siglo después, cuando ya se habían consolidado sus exploraciones frente a la costa occidental africana. En realidad, al principio el interés de Portugal fue el de acceder a los puntos de obtención del oro en el interior de África, pues el oro llegaba a los puertos norafricanos vía terrestre, procedente de unas minas desconocidas, ubicadas al sur del desierto del Sahara y de las que se tenían pocas noticias.

Después de haber iniciado sus exploraciones marítimas desde finales del siglo XIV, Portugal logra su objetivo y encuentra las minas de oro de la costa del golfo de Guinea. A partir de 1488, sin embargo, el interés se centró en llegar a la India y a las islas de las especias, de donde provenían la pimienta, el clavo, la nuez moscada, la canela, el jengibre, el alcanfor y el azafrán, que tenían un altísimo valor en la Europa de esos años. Siglos atrás, los mercaderes chinos llegaban a estas islas –las actuales Molucas– y enviaban estas especias junto con sus preciadas cerámicas y seda hasta las costas del sur de la India –actual Kerala– y a la isla de Sri Lanka, donde las comerciaban con los mercaderes árabes, muchos de los cuales habían establecido comunidades en la costa sudoccidental de la India. Estos preciados bienes eran luego llevados en embarcaciones árabes hacia Yemen y de allí trasladados hacia Siria y Egipto y de aquí transportados hasta los mercados europeos por comerciantes marítimos venecianos. Precisamente, fue este comercio el que quedó interrumpido por la expansión de los turcos en el Mediterráneo oriental y, a su vez, este fue el aliciente que empujó a los portugueses a buscar una ruta alterna para obtener las codiciadas mercancías procedentes de esos lugares.¹

Cristóbal Colón, por su parte, emprendió su viaje rumbo al desconocido occidente, con la intención de llegar a las islas de las especias pero viajando en dirección contraria a la de los portugueses. Fue un fantástico azar que se encontrara con tierras totalmente ignotas para los europeos de su tiempo. Pero las riquezas que aportó América a los españoles no les hizo olvidar que al navegar hacia occidente los llevaría de algún modo hacia la India, la China y las islas de las especias.

Al iniciar la segunda década del siglo XVI se configura ya lo que habría de ser el desarrollo del primer comercio global: los portugueses han alcanzado la India, la China e Indonesia y establecen su dominio sobre las islas Molucas, principales productoras de las preciadas especias.² Por su parte, la monarquía española había enviado en 1522 a Hernando de Magallanes a realizar el viaje que no pudo terminar Colón al topar con un continente de por medio. Este viaje fue el precedente de otros posteriores por el océano Pacífico. Finalmente, en 1565, la expedición marítima al mando de Miguel López de Legazpi, que partió de México rumbo a las

Filipinas, logró dar también con la ruta de retorno desde las islas Filipinas hacia México. Con esta expedición se cierra el ciclo de las exploraciones en el sudeste asiático y se inicia simultáneamente la primera era de la globalización del comercio, en la que participan individuos de todos los rincones de la Tierra.

Entonces, los descubrimientos geográficos que iniciaron los portugueses dieron el impulso decisivo al proceso posterior de integración global. La apertura de nuevas rutas de navegación dio paso a un comercio en el que participaron naciones y grupos humanos que vivían a grandes distancias entre sí.

LOS ESTUDIOS DEL COMERCIO EN EL PACÍFICO Y SU ANTECEDENTE, EL COMERCIO PORTUGUÉS EN EL ÍNDICO

En 1985 fue publicado el libro de Kirti Narayan Chaudhuri, *Trade and Civilisation in Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*,³ cuya investigación fue auspiciada por la Cambridge University Press, la cual siguió el método de análisis de Fernand Braudel para su estudio del Mediterráneo. Dicho libro tuvo una gran difusión y se editó ocho veces, siendo la última en el año 2005. La obra analiza en profundidad el comercio en el océano Índico, donde se aborda claramente el funcionamiento de las relaciones comerciales en el vasto espacio del océano Índico en los siglos previos al arribo de los europeos y luego, durante el predominio portugués y sus competidores que los desplazaron, los holandeses primero y luego los ingleses. Gracias a esta exhaustiva investigación se pudo obtener una clara idea de cómo, siglos antes del arribo de los europeos al Extremo Oriente, existían un significativo comercio, un importante intercambio cultural y una migración de personas desde las costas de Arabia hasta la India, Indonesia e islas Molucas, es decir, desde un extremo al otro del amplio océano. Podría decirse que tuvo lugar una primera globalización en la que no participó América, por ser este un continente desconocido para el Viejo Mundo.

El estudio específico de las relaciones comerciales en el océano Pacífico, que ocurren simultáneamente a las que portugueses, holandeses e ingleses establecen a través del océano Índico, lo inicia William Lytle Schurz, quien en 1939 publica su libro *The Manila Galleon*,⁴ fruto de una investigación de 27 años. Probablemente es uno de los primeros trabajos académicos sobre el tema de las comunicaciones entre el Extremo Oriente y México. Se analiza la organización del comercio por medio de los galeones que realizaban el enlace entre Manila y Acapulco, el cual se mantuvo desde 1565 hasta 1815 en forma regular. El autor estudia igualmente la rivalidad entre españoles y portugueses en esa región del mundo. De importancia también lo constituye su análisis de los grupos chinos que se instalan en el barrio El Parián, extramuros de la ciudad española de Manila, así como de sus relaciones con los europeos. Se aborda igualmente cómo era la vida en el galeón durante los largos viajes. El autor estudia las incursiones militares de los españoles en el sudeste asiático: Siam, Laos, Camboya, la Cochinchina y Annam, si bien el libro es sobre todo una historia económica, que describe de manera vívida la primera globalización en esa época.

Un libro reciente, es el de Arturo Giráldez, *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy (Exploring World History)*,⁵ quien analiza el comercio del galeón de Manila, de manera similar a como lo hizo décadas atrás su colega estadounidense William Lytle Schurz. Sin embargo, para este autor, este comercio tiene un significado especial: inaugura el nacimiento de la economía global, en el sentido que convierte al comercio global en un flujo constante, el cual se basa en la demanda china de la plata americana y la demanda novohispana de porcelana, seda, especias y marfil. Según el autor, el comercio realizado por el galeón fue vital para la totalidad del Imperio español. En su análisis plantea cómo aprovechándose de los conflictos internos de las islas Filipinas, España coloniza parte de las islas y convierte a Manila en un emporio, al que emigra una importante población de mercaderes chinos quienes desempeñarían una función vital en el comercio entre ambos extremos del océano Pacífico. Lo original del trabajo de Giráldez es el papel que asigna a China en el surgimiento del comercio global, así como el rol particular desempeñado por Filipinas como punto intermedio de los intercambios entre China y el Nuevo Mundo. También logra

establecer los vínculos entre la historia monetaria, el cambio climático y las modificaciones ambientales en esta primera globalización. Igualmente menciona los aspectos negativos del desarrollo de dicho comercio: desplazamiento de poblaciones, explotación de personas y degradación ambiental.

El estudio que aborda a los esclavos llevados desde Filipinas hasta México es el tema central del análisis de Tatiana Seijas, *Asian Slaves in colonial Mexico*,⁶ publicado hace cuatro años. Esto lo explica mediante una exhaustiva investigación de archivo tanto en México como en Filipinas. Demuestra cómo, desde finales del siglo XVI y durante el siglo XVII, incontables esclavos procedentes de muy diversas comunidades del subcontinente de la India y del sudeste de Asia viajaron a México en los galeones que establecía el enlace entre ambos extremos del océano Pacífico. A su llegada a México eran caracterizados todos como “chinos”, pero sus experiencias de vida minuciosamente analizadas por Seijas ilustran cómo la Corona española agrupó a personas procedentes de África, América, Asia y Europa de una manera sin precedentes en la historia anterior.

Si bien al principio estuvieron considerados como esclavos, posteriormente fueron categorizados como indígenas después de 1672 y, por lo tanto, ya no pudieron continuar siendo mantenidos en condición de esclavitud. Sin embargo, durante un período de 150 años, miles de estos “chinos” fueron traídos como esclavos desde las Filipinas, donde funcionaba un mercado de esclavos de personas capturadas en las innumerables incursiones de los españoles contra las poblaciones islámicas de Mindanao. La investigación de Seijas ha sido considerada un modelo de historia social, debido al cuidadoso estudio de los grupos subalternos “chinos” forzados a negociar con las leyes coloniales, las sanciones religiosas y las identidades raciales, una vez que fueron disueltos los lazos que los ataban a su condición de esclavitud.

Un libro pionero en analizar la introducción de plantas originarias de América, tanto en Europa como en el Extremo Oriente fue el escrito por Alfred W. Crosby, considerado el “padre” de la historia ambiental. Fue el primero en plantear que lo más importante aportado por los viajes de Colón y luego de los españoles hacia Filipinas fue de naturaleza biológica. En su libro *The Columbian Exchange*,⁷ dejó claramente establecido que los chinos constituyeron el grupo humano que más rápidamente adoptó las plantas de origen americano. Este tema de la propagación de las plantas alimenticias americanas en China más recientemente fue profundizado por Charles C. Mann, en su libro *1493: Uncovering the New World Columbus Created*,⁸ donde en particular se detiene a analizar la introducción del camote, el maíz y el maní en China. Pero también este autor enfatiza en las razones por las cuales la plata aportada por los galeones desde México encontró un mercado inmenso en China. Justo en el momento en que los españoles colonizan las Filipinas, en China –en ese entonces la más grande economía del mundo– se decretó el uso de la plata como medio obligatorio para el pago de las transacciones y los impuestos. De este modo, decenas de millones de chinos se vieron en la necesidad de obtener plata para todo tipo de transacciones. Y es así como nace precisamente el comercio que a lo largo de 250 años se mantendría en el océano Pacífico de manera ininterrumpida.

Es necesario mencionar exhaustivamente la investigación realizada por el historiador argentino Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784), la centralidad de lo marginal*.⁹ El estudio de este autor explica los procesos por medio de los cuales la plata americana tomaba el camino de la China. Si bien este hecho es conocido, el autor enmarca dicho comercio en el contexto de la producción y los flujos mundiales de plata entre Perú y Nueva España, Europa, Japón y China. Se trata de una interpretación que supera la visión que consideraba el tráfico en el Pacífico como una simple extensión del tráfico atlántico. Por el contrario, el enfoque de Ardash Bonialian pone como protagonistas principales de estos flujos a los comerciantes hispanoamericanos. La tradicional visión del Pacífico como un *lago hispánico* es sustituida por una nueva: las ramificaciones comerciales que allí tienen lugar y sus vinculaciones con el Índico hacen de este océano un *lago americano*, pero estrechamente relacionado con el comercio atlántico hispanoamericano.

Es decir, el comercio de América con el Extremo Oriente es considerado no como algo aparte del comercio entre América y Europa, sino como un todo y en el que los agentes comerciales novohispanos ocupan un papel preponderante, hegemónico. El autor enfatiza en el hecho de que es imposible entender

el comercio en el Pacífico a la luz exclusiva del estudio de la reglamentación española. Era necesario, pues, analizar el contrabando a pesar de la dificultad de la tarea y, de esta forma, el autor demuestra como los grandes comerciantes de la ciudad de México y de Perú tuvieron el protagonismo comercial en el océano Pacífico: llegaron inclusive a organizar la defensa de las costas contra los piratas extranjeros y fueron ellos quienes pusieron en relación las crecientes economías regionales de América y la vasta economía asiática. Tales actividades se realizaron de manera clandestina, y por lo tanto, estuvieron escasamente presentes en la documentación. Los puertos implicados fueron los de Nueva España, los de Sonsonate y Realejo en Centroamérica, los de Paita, Arica, Trujillo, Piura y el Callao, por nombrar algunos en el área andina, y el *hinterland* de cada uno de ellos. Es decir, un territorio muy extenso, integrado mediante redes y asociaciones de comerciantes asociados a los siguientes circuitos: la ruta del galeón de Manila, el comercio triangular francés entre Saint-Malo, Perú y Cantón (1675-1720), y el del comercio entre Nueva España y Perú.¹⁰

El análisis del galeón de Manila estudia tres puntos centrales: el comercio mismo, sus efectos sobre el circuito mercantil atlántico y las ferias comerciales relacionadas de Veracruz y Panamá; la disputa entre los comerciantes criollos y españoles por controlar la comercialización de las sedas en Nueva España y, por último, las cantidades de plata americana, tanto de Nueva España como de Perú, llevadas a Filipinas. Finalmente, el eje de la argumentación del libro se centra en el comercio desde Nueva España hasta Perú. En resumen, no cabe duda de que el comercio pacífico intercolonial fue muy extenso y ramificado y movilizó grandes cantidades de mercancías y capitales financieros. Dio lugar a una importante articulación entre las élites criollas e impactó todas las rutas de intercambio: las flotas novohispanas, el galeón de Manila, los galeones de Panamá y las rutas comerciales internas.

Por último, como lo ha enfatizado Hernán G. H. Taboada en su sesuda reseña del libro de Ardash Bonialian, este autor es quien ha insertado la región del Pacífico en la economía del mundo, puesto que fue el tráfico mercantil en este océano el que contribuyó a la monetización de los mercados internos de China e India, y llevó al consumo masivo en América de la seda y el algodón asiáticos. Fue también el único eje comercial transcontinental que no requirió la mediación de los europeos.¹¹

Un importante libro publicado recientemente es *Exposición Pacífico: España y la aventura de la mar del sur*,¹² obra colectiva que sirvió de acompañamiento a la exposición itinerante del mismo nombre, inaugurada en el año 2013 en el Archivo General de Indias, en la ciudad de Sevilla, España. A partir de allí, dicha exposición fue trasladada a diversos países de América Latina, culminando el ciclo de exposiciones en la sede del Archivo Nacional de Costa Rica, donde gracias al auspicio de su directora, Virginia Chacón Arias, se guardó el material empleado en dicha exposición, a la vez que se publicó el libro de marras en Costa Rica en el año 2016. Esta es una obra que incluye una variedad de artículos de investigadores españoles, que tratan desde el marco natural y humano, pasando por el estudio de las diversas expediciones que llevaron al descubrimiento del océano Pacífico. Incluye también el análisis de las distintas expediciones en dicho océano llevadas a cabo por navegantes españoles. Particular atención se da a los temas del arribo de los españoles a las Filipinas y al Extremo Oriente, así como del desarrollo de los intercambios entre Manila y Acapulco por medio del galeón de Manila. El estudio de este comercio es abordado desde diversas perspectivas: el impacto de la monetización en China, los intercambios con Japón y otras islas del Pacífico, así como el desarrollo de una artesanía en Oriente volcada a satisfacer el consumo de productos asiáticos en México y, en general, en Hispanoamérica y la propia España, en particular los famosos y preciados mantones de seda chinos.

LOS ESPAÑOLES LLEGAN AL EXTREMO ORIENTE

Como es bien sabido, el proyecto de Cristóbal Colón era el de llegar a la India navegando hacia el occidente, circunvalando la Tierra, cuya circunferencia consideraba menor a la que la mayoría de los geógrafos contemporáneos suyos sostenían como correcta. Debido a este error de cálculo al continente americano lo

llamaron primeramente las Indias, y durante largo tiempo caló el término “Indias Occidentales” para referirse a las islas del Caribe, término aún aplicado a las islas caribeñas de habla inglesa.

Cuando Colón muere en 1506, Américo Vespucio había ya realizado sus dos viajes de exploración de las costas de América, en los que quedó demostrada la continuidad y las vastas dimensiones del continente que recién descubrió Colón. De allí que, en adelante, y a pesar de que este muriera creyendo que había llegado a las islas del Japón, los descubrimientos de Vespucio y la precisión en sus descripciones geográficas dieron por un hecho que las tierras descubiertas constituían un nuevo continente y, a su vez, una enorme barrera situada entre Europa y Asia. En consecuencia, a partir de ese momento, el objetivo de la búsqueda de un paso occidental hacia las islas de las especias ya no fue con el fin de hallar un camino a través de un archipiélago, sino de encontrar un estrecho a través de una masa terrestre cuyas dimensiones de este a oeste eran desconocidas. Descubrir el paso occidental permitiría quebrantar el monopolio portugués del comercio con Oriente.¹³

La primera expedición, llevada a cabo con la intención de descubrir un paso para el otro lado del continente, la realizó Juan Díaz de Solís en el año 1508. Aunque Colón, en su cuarto viaje (1502-1504), procuraba hallar un paso marítimo por el oeste hacia Asia, él supuso erróneamente que se encontraba cerca del “Quersoneso Áureo”. Con ese nombre se conocía la península de Malaca. Al llegar al cabo Gracias a Dios, entre Honduras y Nicaragua, creía estar en “Ciambia”, aquel reino al sur del actual Vietnam, muy cerca del extremo sur de la península de Cà Mau en ese país.¹⁴ Por eso, en el caso de la expedición que efectúa Juan Díaz de Solís, ya se tiene la certeza de que lo que se trata es de buscar un paso hacia el océano Índico en la nueva masa de tierra continental, con el fin de alcanzar las islas de las especias –las Molucas–. Aunque no se encontró dicho paso, al menos se realizó un amplio reconocimiento de las costas del Caribe, desde el golfo de Paria en Venezuela hasta el Golfo de México.

Una vez de regreso en España, Díaz de Solís es nombrado piloto mayor de la Casa de Contratación, cargo que tuvo Américo Vespucio hasta su muerte en 1512. Es así como, en 1514, el rey Fernando el Católico lo pone al mando de una nueva expedición, esta vez en busca de un pasaje transoceánico desde el Atlántico hasta el Pacífico. Un año antes, en septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa había cruzado el istmo panameño, descubriendo para los europeos un nuevo océano, al que bautizó con el nombre de Mar del Sur.

Díaz de Solís partió de San Lúcar de Barrameda en los meses finales de 1515. A principios del año siguiente, una vez llegado a Brasil, prosiguió rumbo al sur hasta alcanzar la actual Punta del Este en Uruguay, para de allí ingresar en el río de la Plata, donde habría de encontrar la muerte. Así acaba esta primera expedición enviada expresamente a buscar un paso para cruzar el continente americano, que permitiese alcanzar el nuevo mar descubierto por Vasco Núñez de Balboa y de allí hacia las islas de la especiería –las Molucas–.¹⁵

Le correspondería a Hernando de Magallanes el descubrir el paso del Atlántico hacia el recién descubierto mar, que este navegante habría de llamar Pacífico y constatar que sus dimensiones correspondían a las de un océano. Este navegante, de origen portugués, se había alistado originalmente en la Armada de la India, la que en 1505 llevó al primer virrey portugués de la India. Allí permaneció durante ocho años, participando en varias acciones militares tanto en la India como en la primera expedición portuguesa en Malaca, así como en su conquista en 1511. Habiendo obtenido un rico botín, regresa a Lisboa donde se dedica al estudio de las cartas marítimas, investigando el mejor sitio para la búsqueda de un pasaje hacia el mar descubierto por Balboa y alcanzar las islas Molucas, navegando siempre hacia occidente con el fin de no atravesar aguas oceánicas reservadas por el Tratado de Tordesillas a los portugueses.¹⁶ En su opinión, las islas Molucas se encontraban bastante cerca de Sudamérica y por lo tanto, dentro del ámbito de jurisdicción adjudicado a los españoles por dicho tratado. En ese aspecto Magallanes estaba equivocado, pero eso solo se sabría después. Creía, igualmente, que podría hallar un paso occidental siguiendo la ruta realizada por Vespucio en su tercer viaje al extremo meridional de Sudamérica.¹⁷

A pesar de la férrea oposición de Portugal a la realización de la expedición de Magallanes, este salió de Sevilla en septiembre de 1519 al mando de cinco carabelas con las mercancías que los portugueses llevaban

para sus transacciones en Oriente. Como Magallanes pereciera en un enfrentamiento con los nativos en las Filipinas, junto con cuarenta de sus correligionarios, el viaje fue terminado por quien retomó el mando, Juan Sebastián de Elcano. Fue él quien se dirigió con las dos embarcaciones que quedaban luego de dos años de viaje, a las islas Molucas, donde los españoles fueron bien recibidos por el sultán de la isla de Tidore, en cuyo territorio desembarcaron.

A partir de allí, Elcano dividió la expedición en dos: una embarcación fue enviada a México, con la intención de encontrar una ruta de regreso al continente americano, pero la nave cayó en manos de los portugueses. Por su parte, Elcano con la embarcación restante se internó en el Índico, logrando regresar a España con un rico cargamento de clavo de olor. También dejó una pequeña guarnición en la isla de Tidore, con el fin de fijar un primer puesto español en las islas de la especiería. Así terminó el primer viaje de circunnavegación de la Tierra, el cual tardó tres años y concluyó con solo unos pocos supervivientes de la expedición original.

Una segunda expedición española hacia la isla de Tidore fue enviada por Carlos I en 1524,¹⁸ con el fin de tomar posesión de las islas Molucas, convencidos los españoles de que dichas islas se localizaban dentro de su jurisdicción. Iba dirigida por Juan Sebastián de Elcano y García Jofre de Loaísa. La componían originalmente siete embarcaciones. Las naves encontraron grandes dificultades para pasar hacia el Pacífico. Una naufragó y dos tuvieron que regresar a España; tres pasaron por el estrecho descubierto por Magallanes y una contorneó el Cabo de Hornos, entrando en el Pacífico en mayo de 1526. Pero fue una expedición desgraciada: se perdieron naves, se produjeron deserciones y los propios Elcano y Loaísa murieron a causa del escorbuto.

Solo una nave iba a poder continuar el viaje hasta las islas Marianas, aunque no pudo tocar tierra hasta alcanzar en septiembre de ese año la isla de Guam. De allí continuó rumbo a las Filipinas, llegando a las islas Molucas a comienzos de octubre de 1526. En Tidore los españoles fundaron un fuerte y allí hicieron frente a los portugueses durante tres años. En 1529 se logró un acuerdo, siendo los españoles trasladados como prisioneros a Goa, donde permanecieron largos años, hasta que finalmente arribaron a Lisboa en 1536; de estos solo 24 alcanzaron llegar a España.¹⁹ De toda la tripulación, el primero que regresó a España fue un marinero que luego sería un gran explorador, Andrés de Urdaneta.

Entretanto, una tercera expedición hacia el Pacífico había sido enviada desde México por Hernán Cortés al mando de su primo Álvaro de Saavedra Cerón. Este, con tres embarcaciones partió del puerto de Zihuatanejo, en el actual Estado de Guerrero a finales de octubre de 1527, llegando primero a la isla de Nueva Guinea y luego a Mindanao en las Filipinas, para por último alcanzar las islas Molucas, donde encontraría en Tidore a algunos de los supervivientes de la expedición de Loaísa. Esta expedición intentó tres veces realizar el tornaviaje, es decir, encontrar un derrotero que permitiera a las naves regresar a la costa occidental de México, pero no lo lograría. Más tarde, Saavedra perdió la vida, quedando así frustrada la expedición. Sin embargo, los españoles levantaron un fuerte en Tidore y trataron de resistir el embate de las fuerzas portuguesas, quienes desde Goa y la vecina isla de Ternate, donde habían levantado su propia fortaleza, enviaron sus soldados con el fin de vencer y expulsar a los españoles. En 1533, finalmente los portugueses lograron la rendición y captura de sus enemigos.

El arribo de los españoles a las islas Molucas relanzó el debate de a quién pertenecían dichas islas, puesto que estos afirmaban que se encontraban dentro de la jurisdicción establecida en el Tratado de Tordesillas. Sin embargo, los portugueses habían llegado previamente a dichas islas, estableciendo un fuerte en la isla de Ternate. Si bien, en 1524 se celebró una junta para solucionar la cuestión en la que participaron expertos de ambos reinos, no se llegó a ninguna conclusión. La posición portuguesa era intransigente: en virtud del Tratado de Tordesillas, aquellas tierras le pertenecían. Entonces, a principios de 1529, Carlos I de España consideró que se debía concertar un acuerdo sobre esta cuestión con Portugal. Así se llegó a la firma del llamado Tratado de Zaragoza, en abril de dicho año. Fue en realidad una venta, puesto que las islas de la especiería fueron entregadas a Portugal a cambio de la suma de 350.000 escudos de oro. No obstante, para nada España se comprometía a ceder completamente las islas a la Corona portuguesa, pues en el futuro podría,

a cambio de devolver dicha suma, invalidar el tratado, ya que la compra en sí no era más que reconocer que Portugal adquiriría unos derechos que los españoles aún reivindicaban para sí. Pero mientras no se rompiera el tratado, las islas pasaban a control portugués.

Con el Tratado de Zaragoza de 1529, las monarquías hispánica y lusitana volvieron a repartirse el mundo tal como lo habían hecho con el Tratado de Tordesillas de 1494, esta vez en los territorios del Pacífico y del Índico. En tanto las islas Molucas quedaron bajo jurisdicción portuguesa, las Filipinas quedaron en el área de influencia española, si bien no se tenía conocimiento de todas las islas pertenecientes al archipiélago filipino.

En 1541, Carlos I de España encomendó al virrey de la Nueva España el envío de una expedición hacia las islas descubiertas por Hernando de Magallanes. Esta salió el 1 de noviembre de 1542 al mando de Ruy López de Villalobos. La componían unos 400 hombres distribuidos en seis embarcaciones, las cuales partieron del puerto de Barra de Navidad, hoy en Cihuatlán, Jalisco. Los navíos llegaron primero a las islas de Revillagigedo, frente a la costa oeste de México, una de cuyas islas había sido descubierta en 1533. Por último, algunas de las embarcaciones que componían la expedición alcanzaron la isla de Leyte, que López de Villalobos bautizó como Filipina, nombre que habría luego de extenderse a todo el conjunto de islas que originalmente Magallanes había llamado islas del Poniente o Archipiélago de San Lázaro.

Carlos I había dado claras instrucciones a los españoles para que exploraran y colonizaran solo estas islas, evitando los territorios adjudicados por el Tratado de Zaragoza a los portugueses. No obstante, el gobernador portugués de Ternate los acusó de haber ingresado en tierras que se hallaban dentro de la demarcación de Portugal. López de Villalobos respondió que Mindanao estaba en la demarcación castellana y que llevaba orden expresa de no entrar en las islas Molucas ni en ninguna otra tierra que perteneciera a Portugal.²⁰

De Mindanao, los españoles se trasladaron a la pequeña isla de Sarangani, situada al sur de la isla de Mindanao, donde permanecieron durante siete meses. Ocupaba esta isla una posición estratégica en una red de intercambios en el norte del Mar de Célebes, donde la ruta de las especias hacia el norte se desviaba hacia occidente, en dirección hacia las islas Sulú, Borneo y la península de Malaca. Allí los españoles encontraron un próspero asentamiento y en su costa cerca de cuatrocientas embarcaciones asiáticas. Justo en el momento de la llegada de los españoles tenía lugar un activo comercio de telas de algodón y seda, porcelanas, oro y esencias aromáticas, productos que eran intercambiados por esclavos y productos forestales como la madera, cera y arroz.²¹

Uno de los principales objetivos de la expedición de López de Villalobos era encontrar el derrotero de vuelta desde las islas del Poniente hacia las costas occidentales de América, lo que habría de llamarse el tornaviaje. Sin embargo, los dos intentos de regresar a México de las naves enviadas con tal fin constituyeron un fracaso. Los vientos más bien empujaron las embarcaciones hacia las islas Molucas, lo que avivó el conflicto con el gobernador portugués. Al final, López de Villalobos concertó un tratado de paz con los portugueses por medio del cual una nao de esta nación los llevó de regreso a España navegando por el Índico. Irónicamente, Villalobos no pudo volver a Europa pues murió en la isla de Amboyna –Molucas– en 1544, junto a muchos otros marineros. Los supervivientes de la expedición llegaron a la ciudad de Lisboa en 1548.²²

Los pobres resultados de los viajes de los españoles, con tantas muertes entre sus participantes y las enormes pérdidas económicas, arrojaron, no obstante, un saldo positivo gracias a los logros de otra naturaleza. Entre estos destacan los trascendentales hallazgos geográficos y la existencia de un activo comercio en los mares de los archipiélagos asiáticos, aspectos que incentivarían futuras expediciones y proyectos comerciales. También descubrieron que las Filipinas eran ricas poseedoras de canela, jengibre y oro, a la vez que se comprendió la enorme importancia económica de la China y el Japón. Sin embargo, toda esta información resultaba inútil mientras no se comprendiera el movimiento de las corrientes y los vientos del océano Pacífico para una exitosa navegación.²³

Pasarían veinte años antes de que una nueva expedición fuese organizada para alcanzar otra vez las islas Filipinas desde México y se lograra descubrir la ruta del tan anhelado tornaviaje.²⁴

Los españoles en Filipinas y el inicio del comercio entre Oriente y México

En 1559 se pone de nuevo sobre el tapete la cuestión de la por entonces “vuelta del Poniente”, es decir, encontrar la ruta que permitiera a los navíos españoles el regreso desde las Filipinas hacia un puerto en México.

Una real cédula de Felipe II, dada en Valladolid el 24 de septiembre del año 1559, encarga al virrey de Nueva España, don Luis de Velasco, el envío de dos navíos cuya misión sería hallar el derrotero que permitiera cruzar el Gran Océano, desde Filipinas hasta América. En este documento aparece por primera vez pluralizado el nombre que Villalobos dio solo a una isla del archipiélago, la Filipina; así el nombre pasa a ser las Filipinas. También el rey escribe una carta a Andrés de Urdaneta (1498-1568), quien había participado en la fallida expedición de Loáisía de 1525 y permanecido ocho años prisionero en las islas Molucas. La importancia concedida a su persona derivaba de haber escrito una *Relación*, lo que hoy sería un informe del sudeste de Asia y de su comercio.

En el escrito Urdaneta afirmaba que en la región había un gran trato con la China, tanto de porcelana como de todo tipo de sedas, almizcle y otros productos, e indicaba que cada año venían a las islas Filipinas dos juncos –tipo de embarcación china– a comerciar. También señalaba la urgencia de encontrar la ruta del tornaviaje, ya que adentrarse en el Índico significaba ingresar en la jurisdicción que los portugueses consideraban como suya. En total, Urdaneta vivió once años en las islas Molucas, donde adquirió conocimientos sobre las poblaciones y la geografía de la región, así como sobre la navegación en esas aguas de confluencia del Índico y el Pacífico, llegando a elaborar cartas náuticas que serían de gran valía para la siguiente expedición marítima.

Urdaneta se había retirado de la vida mundana y tomado el hábito agustino en un convento de México. Pero accedió al pedido del rey de asumir la conducción de la expedición, dados sus conocimientos de cosmógrafo-navegante, así como de las islas del Poniente. Urdaneta seleccionó para su expedición a cinco frailes agustinos, uno de los cuales, Martín de Rada, era considerado por sus contemporáneos un gran matemático, geómetra y astrólogo.²⁵ Urdaneta era familiar de Miguel López de Legazpi, quien había viajado por los mares del sur, y a quien recomienda al rey para que lo nombre capitán de la expedición. Así Legazpi es nombrado Almirante General y Gobernador de las tierras por conquistar.

Cinco embarcaciones conforman la expedición, una de las cuales iba guiada por Urdaneta como piloto y un total de alrededor de 350 hombres distribuidos en las naves. El 1 de septiembre de 1564, el presidente y oidores de la Real Audiencia de México dan a Legazpi el documento en que especifican las instrucciones y órdenes de la expedición. Constaba de más de veinticuatro páginas de extensión y allí se detallaba todo un código de normas de control, comportamiento y organización. Interesante es el dato de que en la tripulación iban africanos para el servicio, como escuetamente se menciona.

La expedición al mando de López de Legazpi levanta anclas en el puerto de Barra de Navidad, Jalisco, el 21 de noviembre de 1564, luego de las ceremonias previas de los días anteriores que incluyeron la bendición de la bandera y estandartes de los barcos y soldados. Luego de 93 días de navegación los españoles llegan a la isla de Guam, que bautizaron Isla de los Ladrones. Allí recalaron para abastecerse con alimentos que adquirieron pacíficamente por medio de trueque con los nativos. El 5 de febrero toman rumbo hacia las Islas del Poniente o Filipinas, tocando tierra en la de Sámar, una de las del conjunto de las Bisayas orientales el día 15. Prosiguen hacia la isla de Leyte donde Legazpi levanta acta de posesión enfrentado a la oposición de sus habitantes locales. Luego proceden hacia el puerto de Carvallán. No obstante, la acuciante falta de alimentos obligó a los españoles a buscar otros lugares menos inhóspitos en otras islas.

En Bohol, ubicada en el corazón del conjunto de las islas Bisayas, Legazpi logró establecer relaciones amistosas con algunos de los jefes locales y lleva a cabo el conocido “pacto de sangre” con Dato Sikatuna; una alianza con este gobernante –en lo que es hoy la población de Loay–, el 16 de marzo de 1565. Más tarde, de allí se traslada a la isla de Cebú, lugar más poblado y centro de comercio desde siglos antes de la llegada de los españoles, adonde arribaban barcos cargados con porcelana, sedas, especias, hierro y otras mercancías, procedentes de diversos puntos de Oriente. A cambio, los pobladores locales ofrecían oro y madera, los bienes más preciados obtenidos en la isla. Allí, el 27 de abril de 1565, López de Legazpi funda la que denomina Villa

de San Miguel, actual Cebú, como base de operaciones para la conquista del archipiélago filipino y cabecera de los dominios españoles en Filipinas.

En parte, como consecuencia de los abusos que en el pasado habían cometido los portugueses, algunos pueblos del archipiélago opusieron una fuerte resistencia. También, la complejidad del archipiélago filipino supuso un reto para la exploración y posterior dominio español. Eran unas lejanas provincias y se disponía de exiguas tropas y recursos limitados. Si en el inicio los españoles se establecieron en Cebú, a los pocos años (1571) trasladaron su principal asiento a Manila –originalmente Maylinad–, mejor abastecida y ubicada, así como porque a su rada arribaban embarcaciones chinas y japonesas.

A pesar de esto, la desarticulación política de las islas hacía imposible una implantación rápida de los españoles. Paralelamente, los frailes agustinos denunciaban las crueldades de los conquistadores, a quienes en un memorial dirigido al rey Felipe II, acusaban de violar, robar pueblo tras pueblo, “comportándose como un atajo de piratas... como usurpadores de lo ajeno, corsarios sin fe y derramadores de sangre humana”.²⁶

La investigadora Dolors Folch Fornesa plantea que la conquista de las Filipinas fue más sangrienta de lo que se supone. Al respecto, cita a Francisco de Ortega, un agustino llegado en 1571, quien denuncia la hecatombe provocada por la conquista en la costa oeste de la isla de Luzón, donde la población se habría reducido de 400.000 habitantes a tan solo 40.000. Folch Fornesa estima que, entre 1565 y 1600, la población de las Filipinas descendió un 36% en promedio, con tasas más altas en las islas Bisayas: un 42% y en particular en Panay, un 50%. Pero para los habitantes de la ciudad fundada por los españoles en Manila, el interés principal se centró en las posibilidades de lo que podían obtener negociando con las Molucas, Borneo, Siam, Camboya, Japón y China, a pesar de la existencia de oro de aluvión en relativa abundancia en Filipinas.²⁷

A pesar de las primeras dificultades encontradas por los españoles en las Filipinas, lo que garantizó su establecimiento fue el haber hallado la ruta del tornaviaje, que se logró precisamente en la expedición de López de Legazpi, siendo Andrés de Urdaneta quien consiguió llevar el navío *San Pedro* de regreso a México desde las Filipinas. Cabe mencionar aquí que antes de este viaje de retorno, se produjo un hecho no siempre mencionado: una de las naves más pequeñas de la expedición, el patache *San Lucas*, al mando de Alonso de Arellano, se separó logrando llegar a las Filipinas unas semanas antes que el resto de las naves. Los españoles cargaron la embarcación con canela e iniciaron de inmediato el retorno hacia México, aprovechando los vientos del suroeste del verano. Pasaron por las islas Marianas y luego poniendo rumbo al norte, bordeando la costa japonesa, por encima de los 40° de latitud, impulsados por los vientos del oeste y las corrientes marítimas cálidas de Japón, llamadas del Kuro Shivo, consiguieron llegar a Acapulco el 17 de julio de 1571, por una ruta muy semejante a la que iba a descubrir Urdaneta meses más tarde.

Arellano fue así, técnicamente, el primero que dio con la ruta del tornaviaje tan ansiosamente buscada por los españoles. Sin embargo, la relación de esta primera travesía casi no ofrece datos náuticos que pudieran utilizarse para viajes de vuelta posteriores, pues “hicieron esa navegación a punta de milagros”.²⁸

Por su parte, Urdaneta partió de Cebú el primero de junio de 1565 en dirección noroeste y atravesó por un laberinto de islas hasta llegar al estrecho de San Bernardino, entre Sámar y Luzón, con lo que dejó atrás las Filipinas y desembocó en el océano abierto. De allí avanzó hasta el paralelo 42° latitud norte, en el septentrión de Japón. Había navegado muy arriba de la ruta de venida desde México, pero así sabía que se evitaba la influencia negativa de los vientos alisios, que en anteriores intentos habían dificultado e impedido la navegación. A partir de allí, el barco se dirigió con rumbo este, siguiendo la corriente marina del Kuro Shivo, en dirección hacia lo que hoy es la costa oeste de los Estados Unidos, avistando tierra el 26 de septiembre de 1565, señalando que se trataba del “remate de la tierra de California”, al norte de la actual ciudad de San Francisco. A partir de aquí fue bajando por la costa tanto de California como de México después, hasta arribar el 1 de octubre de ese año al puerto de Navidad y una semana más tarde a Acapulco, el puerto que posteriormente habría de escogerse como el de salida y llegada de los galeones que por más de doscientos años habrían de hacer el viaje entre México y Filipinas. A diferencia del viaje de Arellano, los diarios del tornaviaje efectuado por Urdaneta están llenos de constantes y minuciosas observaciones que servirían para la segura

realización de los viajes de retorno con toda seguridad. Sin embargo, fueron los pilotos Esteban Rodríguez, quien murió en la travesía y su sucesor en la crónica y en el puesto de piloto mayor, Rodrigo de Espinosa quienes llevaron a cabo la tarea de anotar cuidadosamente los detalles de navegación en las bitácoras.

Gracias a estos diarios detallados, se sabe que el viaje tardó ciento treinta días de dura travesía y que se recorrieron mil ochocientos noventa y dos leguas. Hubo de todo en el viaje: hambre, sed y el temido escorbuto. De doscientos tripulantes solo quedaron dieciocho en activo al terminar el viaje. Pero se logró el objetivo de encontrar la ruta del tornaviaje o “carrera de Acapulco” y así quedó establecida una ruta viable, relativamente fácil de recorrer, que se emplearía sin interrupción en adelante por dos siglos y medio, por parte del “galeón de Manila”, también llamado el “navío de China”.

Si bien el viaje de Acapulco a Manila tardaba un par de meses y en algunas ocasiones tan solo cincuenta días, el retorno duraba unos cuatro, cinco y a veces hasta seis meses, sin que dejara de existir siempre algún peligro: incertidumbre por los vientos, las corrientes acuáticas, el encuentro con barcos japoneses y la presencia de piratas, lo que obligaba a veces a realizar un trazado en zigzag. Ambas rutas se utilizaron en exclusiva hasta entrado el siglo XVIII, cuando se buscaron vías alternativas. Al llegar a América, a partir de esta centuria, el galeón podía recalar en los puertos españoles de San Francisco de California o en Monterrey.

Con el establecimiento del primer centro de distribución comercial español en Manila en 1571, los mercados coloniales americanos quedaron vinculados en forma directa con las ricas y desarrolladas redes comerciales del este y sudeste de Asia. A partir de entonces, las Filipinas pasaron a ser una puerta de entrada para que millones de pesos procedentes de las minas de plata americanas fueran llevados a través del Pacífico cada año hacia Manila, y fuesen posteriormente absorbidos por las redes de comercio chinas, indias y de otras partes de Asia.

A cambio de esta sustancial salida de plata de América, los galeones de Manila regresaban hacia la Nueva España cargados con especias, sedas, porcelanas y otros bienes asiáticos que eran altamente valorizados en los mercados americanos y europeos. Fue así como se conformó la primera ruta de comercio a escala global.

EL IMPACTO MONETARIO DE ESTE COMERCIO GLOBAL

Por una extraña coincidencia, la llegada de los españoles al sudeste asiático ocurrió justo cuando en China se produjo una transformación en el sistema de pagos utilizado: cientos de años antes del nacimiento de Cristo, el Estado chino comenzó a emitir monedas redondas fabricadas de bronce, una aleación de cobre y estaño. Cada moneda tenía de valor su propio peso y tenía un hueco en el centro. Debido al escaso valor del bronce, una moneda en sí carecía de mucho valor, de manera que las monedas se anudaban uniéndolas con un cordel que empleaba para ello los huecos. Por lo general se formaban grupos de cien y hasta mil monedas, lo que hacía que estos grupos de monedas fuesen pesados y voluminosos. Es así como, transcurridos varios siglos, en 1161, la dinastía Song introdujo la que habría de ser oficialmente la primera moneda en papel de la historia: el *huizi*.

Previamente, gobiernos regionales y poderosos mercaderes chinos habían experimentado con el papel moneda por más de dos siglos. Fue el *huizi* el primer billete empleado en todo el Imperio Celeste y se le denominó en relación con el valor de las monedas de bronce. Los de más baja denominación valían doscientas monedas de cobre y los de mayor, tres mil. Pero rápidamente, los mercaderes empezaron a exportar las monedas de bronce hacia el Japón, en donde también se las empleaba como moneda. En unas cuantas décadas, el valor de los billetes de papel, se disoció del de las monedas. El gobierno se dio a la tarea de emitir papel moneda ya sin ningún respaldo respecto de las monedas de cobre. Hacia el año 1350 el papel moneda no tenía ya ningún valor, el Imperio había caído en la primera hiperinflación de la historia.

Se intentó regresar a la emisión de monedas de bronce, pero para ese momento, las minas de cobre ya se habían agotado y los costos de producción de las monedas de bronce comenzaron a rebasar su valor nominal. Entonces de nuevo se recurrió a la impresión de papel moneda, pero otra vez, el valor de los billetes de papel rápidamente se devaluó en torno al 75% en una década. La gente recurrió a las viejas monedas de bronce

y pronto estas empezaron a ser falsificadas. Charles C. Mann señala la existencia de una gran volatilidad monetaria en China en las décadas previas al arribo de los españoles a las Filipinas e indica que la solución se encontró en la plata, la cual se trajo de Japón.²⁹

La plata había sido reconocida como una reserva de valor, pero raramente empleada en las transacciones ordinarias de pequeña escala, debido a que era escasa y costosa. Sin embargo, debido a la incertidumbre provocada por las monedas de cobre y el papel moneda, los mercaderes empezaron a utilizar pequeños lingotes de plata, a menudo con la forma de cuencos poco profundos, de unas cuatro pulgadas de diámetro. Cuando los mercaderes realizaban una transacción recurrían al uso de estos lingotes para comprar o vender, pesándolos con escalas de joyería y cortando con tijeras especiales trozos de las sumas necesitadas para sus tratos. Para determinar la pureza de los lingotes se recurría a maestros plateros, quienes por una comisión efectuaban las evaluaciones correspondientes, engañando por lo general a todos. Estos lingotes de plata no eran producidos por el Estado, sino que cualquiera que se procuraba plata podía recurrir a un certificador, obteniendo así moneda de manera instantánea. Y todo el mundo pagaba sus cuentas con trozos de plata.

De manera gradual, la dinastía Ming fue aceptando este sistema. El sistema chino de tasación se había mantenido inmutable durante ocho siglos, pero había dado lugar a una gran corrupción, por lo que los emperadores reordenaron el conjunto de impuestos, al mismo tiempo que se ordenó a la población al pago de un cada vez mayor porcentaje de los impuestos con plata en bruto y no en especie. Fue precisamente en la década de 1570, cuando ya los impuestos pagados con trozos de plata alcanzaban más del 90% de las recaudaciones fiscales en Beijing. Para estos años, China constituía la más grande economía del mundo. Su conversión a un sistema de cambio y de recaudación fiscal significó que millones de prósperos habitantes de China súbitamente se enfrentaron a la necesidad de disponer de trozos de plata para la realización de tareas tan básicas como las de pagar impuestos o manejar un negocio. Pero China carecía de suficientes minas de plata para abastecer sus necesidades monetarias.

La más cercana fuente de este metal se encontraba en Japón, y si bien las relaciones entre ambas naciones eran hostiles ello no impidió la realización de intercambios comerciales: a cambio de seda y porcelana, individuos, más piratas que comerciantes que llegaban a las costas de China, aportaban el tan necesario metal. Y si hasta esos años el gobierno de China había prohibido el establecimiento del comercio con extranjeros, finalmente Beijing se vio forzado a levantar la prohibición. Entonces, no solo aumentó el número de embarcaciones que comenzaron a llegar a las costas de China, sino que miles de personas salieron de su China natal, con la intención de establecerse en otros países asiáticos con el fin de comerciar, creando verdaderas colonias de comerciantes. Así, cuando los españoles llegan a Manila encuentran una pequeña comunidad de 150 chinos, pero al parecer muchos más se habían establecido en otras islas de las Filipinas. Es precisamente a partir de estos años cuando los galeones españoles empiezan a traer grandes remesas de pesos de plata procedentes de las minas de México y Perú.³⁰

Miguel López de Legazpi, en una carta escrita en 1570 a las autoridades mexicanas, les solicitó que tomaran una decisión con respecto al papel que las islas Filipinas debían representar para el Imperio español. Les indicó que, si el objetivo era el comercio de las especias con las islas Molucas, la isla de Cebú constituía el sitio ideal para reforzar la presencia española. Tal decisión implicaría entrar en conflicto abierto con los portugueses, quienes en ese momento monopolizaban el comercio de las especias. Pero si España decidía que era más relevante comerciar con China, los españoles debían asentarse en Luzón, escogiendo Manila por su importante puerto natural que ofrece esta amplia bahía. Los españoles privilegiaron la segunda opción y ya para 1574, Felipe II concedió a la ciudad el título honorífico de *Insigne y Leal*, nombrando a Manila, *Cabeza de Filipinas* en 1595.

Los españoles visualizaron a Manila no solo como centro de intercambio comercial con el entorno Pacífico, sino también como punto de partida para la conquista de la isla de Luzón. Su interés yacía en el control de la numerosa población isleña, así como tener acceso a las ricas minas de oro.³¹ Además, la recién fundada ciudad de Manila había empezado a ser abastecida con arroz y mantas de algodón provenientes de la provincia de

Ilocos, siendo estas mantas necesarias para la confección de las velas de los galeones. A su vez, esta provincia se hallaba estratégicamente ubicada para el comercio ultramarino: juncos procedentes de China, India y Macao arribaban a sus costas cuando el tiempo impedía alcanzar la ciudad de Manila. Allí se detenían las embarcaciones procedentes de distintas partes del sudeste asiático que se dirigían hacia Manila, a la espera del soplo de las brisas que les permitiría navegar hacia la capital.

Al promediar la década de 1570, gracias a la situación geopolítica estratégica de la ciudad de Manila, los españoles habían logrado desde allí dominar el archipiélago. Ya en 1572 controlaban las islas Bisayas y la región central de la gran isla de Luzón. En el resto de las numerosas islas del archipiélago filipino, los españoles colocaron pequeñas guarniciones militares en las capitales provinciales más importantes con el fin de garantizar la recolección de impuestos y apoyar las actividades de proselitismo religioso de los frailes misioneros. Sin embargo, grandes porciones de Mindanao, las islas Sulú y otras áreas montañosas escaparon al dominio de los españoles.³²

Una década más tarde, más de tres mil mercaderes chinos llegaban a Manila cada año, cargados de provisiones alimentarias y vestimentas para la naciente colonia española, así como caballos y vacas suficientes para satisfacer las necesidades de los españoles y a muy buen precio. Precisamente, allí los españoles compraban los textiles de China a bajísimo precio, lo que les hizo pensar de inmediato en enviarlos hacia la Nueva España, calculando que podían con facilidad venderse allí con ganancias de hasta el doscientos por ciento.³³

Entretanto, en China la prohibición para comerciar con el exterior había sido levantada, lo que llevó a que Yuegang –Puerto Lunar–, ubicado en la provincia de Fujian, se convirtiese en uno de los principales puertos de China para comerciar con Manila. Hacia mediados de 1580 de este puerto partían, durante el mes de marzo, veinte o más grandes embarcaciones –juncos– con destino a las Filipinas. Alrededor de quinientos mercaderes se apiñaban a bordo de cada barco con todo tipo de mercancías imaginables: sedas, porcelanas, algodón, hierro, azúcar, harina, castañas, naranjas, gallinas, jamones, marfil, gemas, pólvora, laca, mesas, sillas, ganado vacuno y caballar, así como cualquier tipo de mercancía que los chinos pensaban que los europeos desearían adquirir. Por lo general cada embarcación era fletada por un próspero comerciante, quien rentaba a los demás un espacio en el barco, usualmente por un 20% del valor de la venta total de los productos.

El viaje entre Yuegang y Manila tardaba diez días y era peligroso debido a que se debía navegar a través de pequeños canales y siempre bajo la amenaza de piratas al acecho. Por lo general, las embarcaciones desembarcaban en Cavite, una península ubicada en las proximidades de Manila, donde les esperaban una multitud de chinos que operaban como agentes comerciales. Los oficiales españoles cargaban con un tres por ciento las mercancías y solo a partir de ese momento empezaba el desembarque de los productos. Como era usual, los comerciantes chinos disponían de aproximadamente dos meses para negociar, ya que los galeones españoles que iban a llevar las mercancías hacia México debían partir a mediados de junio con el fin de evitar la estación de los tifones.

Manila se convirtió en un puerto internacional: los barcos españoles fondeaban en su bahía junto a los sampanes, juncos y demás embarcaciones asiáticas. Así devino en un enclave que centralizaba el comercio del sudeste asiático, al igual que Macao y Malaca lo eran para los portugueses. Estos enclaves europeos en estas aguas constituían centros comerciales de primer orden. Situados a medio camino entre el Extremo Oriente continental y las islas ubicadas entre los océanos Índico y Pacífico, recibían productos de todo su derredor, canalizándolos hacia sus respectivas metrópolis.³⁴

La cargazón de la travesía desde Manila hacia México incluía productos de lujo como la porcelana china, tallas de marfil, piedras preciosas, sedas, el alcanfor de Borneo, perfumes, bloques de cera, tamarindo, sándalo de las islas Timor y las preciadas especias: canela de Ceilán, nuez moscada de las islas Molucas, jengibre y algodón de la India, bejucos para cestas, jade, ámbar, piedras preciosas, madera y conchas de madreperla, fierro, estaño, lana de camello, alfombras persas; de Japón salían abanicos, cajoneras, arcones, cofres y joyeros

laqueados, peines y cascabeles, biombos y porcelanas y también pólvora de la China. Pero era el oro trabajado en talleres orientales, la más preciada de las mercancías.

A cambio, productos de alta cotización arribaban desde Hispanoamérica: víveres, madera, metales y demás mercancías necesarias a los españoles de la colonia: ropa, calzado, papel, libros, grana y otros tintes mexicanos, semillas, camote, tabaco, garbanzos, chocolate y cacao, sandía, vid e higueras. El vino, lo mismo que el aceite de oliva andaluz, alcanzaban precios increíbles pues debían llegar a Veracruz desde España y desde allí cruzar México y luego atravesar el Pacífico. Sin embargo, el grueso abrumador de la carga, en lo relativo al valor y no al volumen, lo constituía la plata. Cada año arribaban a las Filipinas a bordo del galeón entre uno y varios millones de pesos, los cuales luego iban a Siam, Indochina, Japón, Malasia, Ceilán, la India, pero principalmente hacia China.³⁵

Aparte del comercio que se desarrolló entre China y la Nueva España, uno de los aspectos más importantes del intercambio fue la introducción de las plantas originarias de América en China. En 1972 el investigador Alfred W. Crosby escribió su libro seminal *The Columbian Exchange*, que abrió la vía para el desarrollo de la historia de los intercambios de plantas, animales y parásitos entre los tres continentes: asiático, americano y europeo.³⁶ En su obra dejó claro cómo los chinos constituyeron el grupo humano que más rápido adoptó las plantas de origen americano, y señala que cuando aún vivían los conquistadores españoles en la ciudad de Tenochtitlán –antigua capital mexicana–, ya se cultivaba el maní cerca de Shanghai, el maíz en el sur de China y el camote se propagaba rápidamente en la provincia de Fujian.³⁷

Los productos de origen americano, incluida la plata, ingresaban a China por Fujian. Desde antes del arribo de los españoles a Filipinas, esta región dominaba los flujos del comercio chino con el exterior. Allí en Fujian, destacaba Zaytun, ciudad central en los intercambios con el extranjero, incluida Europa. No obstante, Zaytun fue poco a poco sustituida por la ciudad de Yuegang, en la provincia de Hunan, una vez que el comercio entre China y Filipinas alcanzó su máximo esplendor.

Con el arribo de los españoles a Manila surge, durante el último tercio del siglo XVI, un enorme comercio en el que los españoles aportan la plata de sus minas americanas, a cambio de lo que Juan Grau y Monfalcón, procurador general de las Filipinas, señaló como productos que eran deseados y buscados en el resto del mundo. Se refería a las especias, el algodón, la seda, el té y la porcelana, los que fueron intercambiados por plata de manera ininterrumpida desde esos años hasta el advenimiento de la Revolución Industrial, que alteró radicalmente la estructura básica del comercio.³⁸

Al principio, el comercio era altamente rentable para los españoles, dado que la plata se intercambiaba por el oro a fines del siglo XVI en Cantón, a una tasa de 1:5.5 a 1:7, en tanto en España la tasa era de 1:12.5 a 1:14, lo que indicaba que la plata tenía en China un valor doble que en España. Es así como, en teoría, un mercader que compraba once onzas de plata a cambio de una onza de oro en Europa, podía llevar dicha plata a China y cambiar esas once onzas de plata por dos de oro. Esta es la razón por la que los galeones que iban de Manila a Acapulco no solo llevaban las mercancías descritas atrás, sino también oro. En 1609, un informante que había vivido más de tres décadas en el Extremo Oriente, afirmaba que traer oro de China significaba una ganancia de más del 75 al 80%. De allí la enorme cantidad de oro que los galeones traían de Manila hacia México, como fue el caso de la embarcación *Santa Anna*, la cual fue apresada por el corsario inglés Thomas Cavendish en 1587 y que llevaba 658.000 libras de oro. También hay informes de extraordinarias cantidades de porcelana que se traían desde Manila, tal como se detalla en una relación del año 1573, donde se enumera la carga de dos barcos que realizaban la ruta ese año: seda, algodón, cera, canela y 22.300 piezas de fina cerámica recubierta de oro, así como otros tipos de porcelana.³⁹

Con el auge del intercambio entre el Extremo Oriente y México, por medio de los galeones que recorrían la ruta del Pacífico, el movimiento de bienes orientales y plata americana por el eje transpacífico se convirtió en uno de los principales flujos del comercio mundial. Este recorrido llegó a equipararse con la ruta, vía África, bordeando el cabo de Buena Esperanza, dominada primero por los portugueses y luego por los holandeses. En

opinión del investigador Mariano Ardash Bonialian, las exportaciones de plata desde Acapulco hacia Manila se situaban en un mínimo de unos dos millones de pesos anuales y un máximo de unos cuatro millones, lo que significa entre 51 y 102 toneladas de plata, al menos para la primera mitad del siglo XVII.⁴⁰ A cambio se traían, como se mencionó, productos de lujo, pero también de consumo masivo, como manufactura de seda de segunda y tercera calidad, tejidos de algodón de la India, té, canela, pimienta, especias y cerámica de calidad utilitaria.

La circulación de las mercaderías asiáticas a través del Pacífico estuvo presente durante todo el período colonial, pero alcanzó su mayor esplendor desde el último cuarto del siglo XVII hasta la cuarta década del siglo XVIII. En estos años, diversos barcos salían desde Filipinas con destino no solo a Cantón en China, sino también hacia Pontichery –costa sudoriental de la India–, Camboya y Cochinchina, al mismo tiempo que navíos españoles y portugueses comenzaron a traficar con Macao y Madrás para abastecer la carga del galeón en su trayecto hacia Acapulco.⁴¹

El comercio por el Pacífico –el cual incluía el tráfico asiático– creció y penetró por toda la franja occidental de la América española. Constituyó parte de la revolución comercial que se vivió a escala planetaria, como resultado de la expansión comercial que significó la integración de la economía del Nuevo Mundo. Hispanoamérica fue durante todo el período colonial el principal proveedor de la plata, metal que revolucionó el intercambio comercial en una escala excepcional en el ámbito global.

El comercio transpacífico constituyó en la economía mercantil del orbe un papel de primer orden, pues contribuyó a la monetización de los mercados internos de China y de la India, a la vez que permitió que los mercados hispanoamericanos consumieran masivamente las manufacturas de seda de China y las de algodón de la India. Este intercambio no requirió la mediación de los europeos, al menos hasta la primera mitad del siglo XVIII. Por ello puede afirmarse que el área marítima del Pacífico se incorporó al escenario mercantil mundial como un emprendimiento propiamente hispanoamericano.⁴²

Con la carrera del galeón de Manila y el comercio transpacífico se llega a la culminación de un ciclo comercial secular, milenario, el cual había empezado con la llegada de los árabes yemeníes a la India en tiempos de la Antigüedad, los italianos a la China en la Edad Media y los portugueses en los inicios del Renacimiento. Los españoles cambiaron las reglas del juego al integrar a la antigua red de comercio asiático-europeo el nuevo mundo americano, provocando un impulso extraordinario del comercio mundial.

México y Perú se convirtieron en los principales productores de plata del mundo, inundando Europa y China con los pesos de a ocho reales, los cuales se convirtieron en la moneda de cambio internacional. Nació así una revolución mercantil a escala mundial, una expansión de nuevos mercados consumidores en los diferentes continentes, como resultado de esta propia revolución. De forma simultánea, se configuró un mundo cultural íntimamente interrelacionado entre elementos asiáticos e hispano-occidentales, entre los cuales figura el mencionado intercambio de productos alimenticios y plantas, pero cuya notable riqueza está abierta a la exploración histórica. Destaca en México el Jardín de Borda, organizado por el rico minero de Taxco, José de la Borda en las últimas décadas del siglo XVIII; afecto al estudio de la botánica y la horticultura, reunió en su hacienda de Cuernavaca diversas especies de plantas en varios jardines; puso dos albercas, terrazas a diferentes niveles, rampas, escalinatas, fuentes y juegos de agua. Cabe destacar la introducción y aclimatación del primer arroz en Jojutla, en el actual Estado mexicano de Morelos. Este arroz procedía de la costa y era cultivado posiblemente por filipinos.⁴³

Investigaciones recientes han estudiado el aspecto de las migraciones, en especial la de los chinos hacia México. También es importante mencionar el barrio que se formó extramuros de Manila, llamado El Parián, el cual surge hacia 1594, integrado principalmente por chinos casados con filipinas y convertidos al catolicismo. Eran conocidos como *sangleyes*, palabra que significa mercader. Llegaron a sumar unas 20.000 personas sobre todo comerciantes y artesanos mestizos hijos de chinos y filipinas. Pero además hubo conglomerados de japoneses y de otras nacionalidades de asiáticos. En El Parián llegaron a existir más de

100 tiendas, donde se expendían los distintos tipos de seda. Asimismo, había talleres de sastres, zapateros, pintores, panaderos, candeleros, boticarios, plateros y otros oficios.

En el caso de México hay que destacar el ingreso de artesanos orientales: sastres, carpinteros, albañiles, herreros, orfebres plateros, pero también muleteros, mesoneros, tenderos, comerciantes, diplomáticos, artistas, milicianos y trabajadores textiles. También hubo cierta cantidad de marineros chinos que llegaron a Acapulco y otros puertos donde se quedaron a vivir.

Por otra parte, también estaban los esclavos, pues la Corona toleró la esclavitud de orientales al menos hasta el año 1673. Las investigaciones arrojan un total que oscila entre los 10.000 y 20.000 asiáticos trasladados de Manila a Acapulco, a bordo del galeón de Manila entre 1565 y 1815, los cuales se considera no eran solo chinos, sino provenientes de un ámbito geográfico extenso: hombres y mujeres de Filipinas, la India, Bengala, Borneo, Java, Macassar –en Indonesia–, Molucas, Malaca, Malasia, Ceilán, Japón, Macao, Timor, China, entre otros lugares. A todos estos grupos se les llamó genéricamente chinos. La diáspora de estos orientales se extendió por buena parte del virreinato mexicano, sobre todo a lo largo de la costa del Pacífico y en poblados en el camino entre Acapulco y la ciudad de México. En la ciudad capital se concentró un importante número, en especial en el barrio de San Juan, que algunos llamaban también Parián.⁴⁴

En cuanto a los esclavos asiáticos, llegaron a desempeñar labores similares a las de los africanos: trabajaron en obrajes, en haciendas y como empleados domésticos. Algunos fueron llevados a las minas de plata de Zacatecas y se sabe que un número indeterminado se trasladó al Virreinato del Perú. De los japoneses, de los que menos se sabe, también emigraron a México. Dos misiones diplomáticas con destino a la ciudad de México tuvieron lugar en los años 1611 y 1614, la segunda de las cuales continuó rumbo a Madrid y Roma. Un grupo de japoneses permaneció en la ciudad de México como comerciantes y otros prosperaron en distintas ciudades mexicanas. Por otra parte, se han detectado varios pequeños comerciantes japoneses, quienes vendían aguardiente, leña y otros productos en la ciudad de México.

En cuanto a las influencias culturales, cabe destacar el desarrollo de la cerámica llamada “poblana” que combina una mezcla de técnicas de cerámicas chinas, italianas, españolas e indígenas, siendo sumamente llamativo el empleo del azul, reforzado por la influencia de las cerámicas chinas de la dinastía Ming, cuyo arte ingresó por medio del galeón de Manila.

CONCLUSIONES

Antes del advenimiento de la Revolución Industrial, las más grandes civilizaciones, ya fuesen las ubicadas en el Medio Oriente, en la India, en el sudeste asiático o en el Lejano Oriente, constituían áreas no solo de sofisticada cultura, sino también de complejas prácticas económicas. Desde tiempos remotos se destacaba la extensa red de comercio oceánico que se extendía desde el sur del mar de China hasta el Mediterráneo oriental, a través de una serie de ciudades comerciales ubicadas en torno al vasto océano Índico. Una variada demanda de bienes extranjeros había surgido con la evolución de los hábitos culturales. Este tipo de consumo transformaba las fuerzas del mercado, la producción y la variabilidad de los precios según cada lugar. Se conformó así una red de comercio internacional que traería consigo la migración de grupos humanos y la conformación de colonias, como resultado del desarrollo de estos intercambios. Toda una organización de mercaderes asiáticos de muy diversas etnias se constituyó desde el Mediterráneo oriental hasta la India, China e islas del Pacífico occidental, extendiendo sus ramificaciones hacia los imperios y las entidades políticas menores de Eurasia y África.

El comercio en el océano Índico fue esencialmente pacífico hasta el advenimiento de los portugueses, quienes intentaron por medio de la fuerza tomar el control del comercio oceánico de las especias, apoderándose de las ciudades comerciales y atacando sobre todo los navíos árabes.⁴⁵ Aunque los turcos intentaron oponerse a los portugueses, no fueron capaces de frenar la expansión del Imperio lusitano de ultramar, pero sí limitar su ambicioso proyecto inicial. En realidad fue solo a partir del siglo XVII, con la

llegada de los holandeses, que el dominio portugués del comercio en el Extremo Oriente inició su declive y ruina definitiva ante el poderío militar y naval neerlandés.

Entretanto, los españoles irrumpieron en este escenario en el último tercio del siglo XVI, lo que coincide con la implantación de la plata como medio de circulación en el vasto Imperio chino. En América es el momento del despegue de la producción de plata en forma masiva, tanto en México como en Perú. Esta producción se mantuvo constante durante toda la época colonial, si bien con altibajos en los volúmenes de plata extraída y amonedada. Fue precisamente esta mercancía, convertida en pesos de a ocho reales, la que llenaba las bodegas de los galeones en su viaje de Acapulco hacia Manila. Dado el alto valor de la plata en China, en comparación con el que tenía en Europa, llevó a los comerciantes que dominaban el comercio novohispano y peruano a enviar la plata hacia Oriente, a pesar de los intentos de la Corona española de limitar su exportación hacia Manila.

De esta forma, la plata de América fluía hacia Oriente y de vuelta al Nuevo Mundo, el galeón regresaba cargado de la mercancía asiática que se distribuía por toda Hispanoamérica, a partir de Acapulco y la ciudad de México. Desde Acapulco, los barcos llevaban los productos chinos, japoneses, hindúes y de otros sitios remotos hacia Guatemala, Centroamérica y Perú. Una vez en México, la mercancía asiática era redistribuida comercialmente no solo en los más recónditos lugares del Virreinato de la Nueva España, sino que inclusive tomaba el camino hacia los puertos españoles y de allí hacia otras partes de Europa.

Existía además otro mecanismo por el que una parte de la plata americana que iba hacia España no solo terminaba en los principales centros manufactureros de Europa del Norte. Muchas veces este metal precioso acababa en Oriente gracias al comercio en el océano Índico que provenía de Europa. Dichas rutas estuvieron controladas primero por los portugueses, más tarde por los holandeses y por último los ingleses.

Entonces, a fines del siglo XVI, con el establecimiento de la ruta del Pacífico se termina de configurar una red de comercio a escala global, que se adiciona a la antigua ruta que, desde antes, ya unía Europa Oriental con el Extremo Oriente y que fue revolucionada cuando Vasco da Gama halla la ruta que uniría comercialmente la India con Portugal por medio de la navegación en el Índico.

Con el Renacimiento había tenido lugar un extraordinario desarrollo del comercio mundial que enlazaría las más distantes regiones del planeta. En el siglo XVI, Hispanoamérica irrumpiría como un nuevo actor comercial pasando a ser el motor que revolucionaría la producción y el comercio global con su masiva producción de la plata, la moneda de cambio universal por más de quinientos años. Se consolidó así en el orbe un pujante capitalismo mercantil que dominó la economía mundial hasta la transformación que experimentaría la economía mundial con el advenimiento de la Revolución Industrial en el siglo XIX.

Por último, pero no de menor importancia, la demanda creada por los europeos en la India, China, Indonesia, Filipinas y otras partes del sudeste asiático tuvo un gran impacto en la producción local, pues incentivó el desarrollo de productos agrícolas como las especias o el algodón y la seda, así como la producción de artesanías, que se orientaron a satisfacer la demanda internacional.

Igualmente, talleres especializados en la producción de artesanías se adaptaron a la producción de objetos que se ajustaran a los gustos de los occidentales. Los artesanos asiáticos fueron muy hábiles interpretando el gusto occidental y plasmándolo en los diseños y con la aplicación de las técnicas tradicionales a nuevas formas. Fue en el siglo XVIII, cuando los ingleses dominaron el comercio en el océano Índico, que sus compañías lograron aprovechar tales habilidades y desarrollar un mercado masivo para este tipo de bienes en Europa. En esta centuria justamente inspirado en esta moda, prosperó la creación de un distintivo estilo oriental: la *chinoiserie*.

En sentido inverso, Asia no era un mercado para los productos de lujo que producía Europa, pues no se ajustaban al estilo de vida en esas latitudes. Sin embargo, la tecnología científica occidental sí tuvo un gran impacto; los gobernantes y los estudiosos desarrollaron un entusiasta interés por la medicina de los europeos, la astronomía y la cartografía. Instrumentos de precisión como los relojes eran muy apreciados y estos transformaron muchos aspectos de la vida en Asia. Tales bienes occidentales eran copiados localmente,

con adaptaciones a los gustos y las necesidades de la gente de estas latitudes. También fue importante la influencia de la tecnología militar occidental y distintas culturas asiáticas desarrollaron un gusto por la estética occidental. Algunos artistas encontraron que las pinturas occidentales ofrecían una nueva manera de representar el mundo, así como se dieron patronazgos para la construcción de edificaciones siguiendo estilos europeos.

NOTAS

- 1 Kirti Narayan Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750* (Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press, 1985), 71.
- 2 Arturo Giráldez, *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy* (Maryland, EE. UU.: Rowman & Littlefield, 2015), 41-42.
- 3 Chaudhuri.
- 4 William Lytle Schurz, *The Manila Galleon* (New York, EE. UU.: E. P. Dutton & Co., Inc., 1959).
- 5 Giráldez.
- 6 Tatiana Seijas, *Asian Slaves in Colonial Mexico. From Chinos to Indians* (Nueva York, EE. UU.: Cambridge University Press, 2014).
- 7 Alfred W. Crosby, *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492* (Westport, Connecticut, EE. UU.: Greenwood Press, 1972).
- 8 Charles C. Mann, *1493. Uncovering the New World Columbus Created* (New York, EE. UU.: Vintage Books; Random House, Inc., 2012).
- 9 Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México, D.F.: El Colegio de México, 2012).
- 10 Hernán G. H. Taboada, "Reseña de Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784)*, la centralidad de lo marginal", *Estudios de Asia y África* (México) 50, n. (157) (mayo-agosto, 2015): 510-522, en: <https://estudiosdeasiayafrika.colmex.mx/index.php/ea/article/view/2214/2270>.
- 11 *Ibíd.*
- 12 Varios autores, *Exposición Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur* (San José, Costa Rica: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España; Archivo Nacional de Costa Rica, 2016).
- 13 John. H. Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)* (México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1986), 72-74.
- 14 Luis Ferrero, ¿Por qué prehistoria si hay historia precolombina? (San José, Costa Rica: EUNED, 1986), 111; Lillian von der Walde M. y Mariel Reinoso Ingliso (eds.), *Virreinos II* (México, D. F.: Editorial Grupo Destiempos, 2013), 711, disponible en: http://ru.ffyl.unam.mx/bitstream/handle/10391/4292/R_Olivares_VIRREINATOS_II_2013.pdf?sequence=6&isAllowed=y.
- 15 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XVI, etc.* (Madrid, España: Imprenta Real, 1829), Tomo III, 126 y sgts.
- 16 El Tratado de Tordesillas fue el compromiso suscrito en la localidad de Tordesillas en la actual provincia de 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 este se estableció un reparto de las zonas de navegación y conquista del océano Atlántico y del Nuevo Mundo mediante una línea situada 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, con el fin de evitar conflictos de intereses entre la Monarquía Hispánica y el Reino de Portugal. Este tratado garantizaba al reino portugués que los españoles no interferirían en su ruta del cabo de Buena Esperanza, en tanto los portugueses no lo harían en las Antillas. Cf. Daniel Joseph Boorstin, *Los descubridores. Volumen 1. El tiempo y la geografía* (Barcelona, España: Editorial Crítica, 1997), 187, 263, 273.
- 17 Parry, 77.
- 18 Como rey de España es Carlos I, pero, en tanto emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, es Carlos V.
- 19 Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "La exploración española del Pacífico en el siglo XVI", en: *Exposición Pacífico...*, 135.
- 20 Lourdes Díaz-Trechuelo, "El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico", *Revista Española del Pacífico* (España) 4 (enero-diciembre, 1994): 7, en: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/revista-espanola-del-pacifico--14/html/02546916-82b2-11df-acc7-002185ce6064_23.htm.
- 21 Giráldez, 51.
- 22 De los 370 españoles que salieron de México, llegaron a Malaca 117, mientras quedaron en las Molucas 30 o poco más. Vid. Joaquín Francisco Pacheco, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y*

- organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía (Madrid, España: Imprenta de José María Pérez, 1870), tomo XIII, 162.
- 23 Díaz-Trechuelo, 52.
- 24 José María Ortuño Sánchez-Pedreño, “La expedición de Ruy López de Villalobos a las islas del Mar del Sur y de Poniente. Estudio histórico-jurídico”, *Anales de Derecho (España)* 23 (2005): 249-292, en: <https://revistas.um.es/analesderecho/article/view/56951>.
- 25 Dolors Folch Fornesa, “En mundos extraños: la primera visión castellana de Asia Oriental”, en: *Exposición Pacífico...*, 191.
- 26 *Ibíd.*, 195.
- 27 *Ibíd.*
- 28 Amancio Landín Carrasco, “Los hallazgos españoles en el Pacífico”, *Revista Española del Pacífico (España)* 2 (1992): 28, en: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/los-hallazgos-espanoles-en-el-pacifico/>.
- 29 Charles C. Mann, 177-178.
- 30 *Ibíd.*, 171-178.
- 31 Aún en la actualidad, en las Filipinas alrededor de 200.000 a 300.000 mineros trabajan en las minas de oro, ocupando este país el lugar número 20 entre los grandes productores de oro.
- 32 Giráldez, 56-59.
- 33 *Ibíd.*, 64-65.
- 34 Fernando Serrano Mangas, “Camino en el Océano”, en: *Exposición Pacífico...*, 249.
- 35 *Ibíd.*, 247-251.
- 36 *Vid. Crosby.*
- 37 Citado por Mann, 215.
- 38 Giráldez, 145.
- 39 *Ibíd.*, 146-147.
- 40 Ardash Bonialian, 45-46.
- 41 *Ibíd.*, 158-159.
- 42 *Ibíd.*, 450-453.
- 43 *Ibíd.*, 449-450.
- 44 *Vid. Seijas; Deborah Oropeza Keresey, Los ‘indios chinos’ en la Nueva España: la inmigración de la Nao de China (1565-1700) (Tesis de Doctorado en Historia, El Colegio de México, 2007); Edward Slack Jr., “The Chinos in New Spain: A Corrective Lens for a Distorted Image”, Journal of World History, 20, n 1 (2009): 35-67, en: <https://www.jstor.org/stable/40542720>.*
- 45 La importación por los portugueses del estilo de comercio y guerra del Mediterráneo, por tierra y mar constituyó, una violación de las convenciones admitidas previamente en el océano Índico. *Vid. Chaudhuri, 64-65.*