

# EL DESTINO PROMETIDO: UNA BREVE RESEÑA DEL PAPEL DE LA NUEVA ESPAÑA EN LA CONQUISTA DE LAS ISLAS FILIPINAS, Y REFLEXIONES EN TORNO

*José Antonio Gómez Carranza*

La llegada española al Océano Pacífico en el siglo xvi y la posterior conexión comercial que tendrían Asia y América merecen ser catalogados como temas clave en la edad moderna. El motivo es muy sencillo, debido a este proceso el mundo pudo extender y culminar con una primera etapa de globalización temprana,<sup>1</sup> Además esta ruta fue el escalón que durante varias décadas buscó superar la Corona española, para ampliar sus dominios y consolidar el lucrativo comercio con Asia que los había motivado inicialmente a financiar los viajes de Colón en 1492. La Corona española sabía que este comercio resultaba rentable debido a la información sobre la inmersión portuguesa en África y el Sureste asiático a partir del siglo xv. Finalmente, tanto Portugal como España conformaron juntos una ruta circular que le daba por primera vez en la historia la vuelta entera al mundo, o mundialización ibérica,<sup>2</sup> parte inaugural de un orbe que a poco comenzó a integrarse en dinámicas de dominaciones globales, simbiosis cultural, movilización de personas e ideas, mestizajes étnicos y comercio entre naciones.

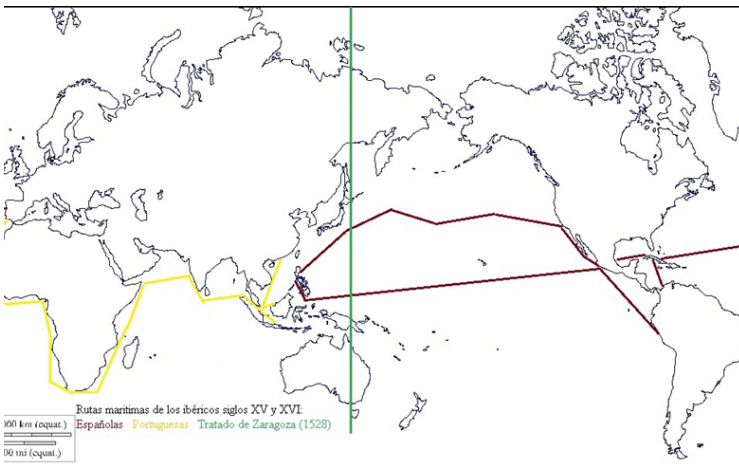
El proceso de ligazón económica entre Asia y América no se entendería sin el papel fundamental que desempeñó la Nueva España como zona clave, en cuanto a lo marítimo y

<sup>1</sup> Bernd Hausberger, *Historia mínima de la globalización temprana*, El Colegio de México, México, 2018.

<sup>2</sup> Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*, Fondo de Cultura Económica, México, 2004.

militar, para la consecución de la conquista de las Filipinas y sobre todo el descubrimiento del viaje de regreso a América o tornaviaje, mismo que posteriormente consolidaría la ruta comercial del Galeón de Manila, durante aproximadamente 250 años y de un arraigo valioso para la vida política, económica, social y cultural de la Nueva España (figura 1).

Figura 1. Rutas marítimas de finales del siglo xv y principios del siglo xvi



Fuente: José Antonio Gómez Carranza.

¿Qué tan importante fue como detonante la Nueva España para el proceso de globalización temprana? ¿Qué detonante tan importante fue la globalización temprana enfocada en el contacto con Asia para la visibilidad de nuevos procesos en la Nueva España?

Para dar una suerte de respuestas generales se tratarán de explicar brevemente algunos aspectos que ejemplifican procesos ligados tanto a la globalización temprana como a la historia novohispana. Este trabajo busca ser una guía de referencias y subtemas que se vislumbran a partir de la conexión Asia-América. El primer apartado tiene como objetivo analizar antece-

dentes que motivaron al establecimiento español en Filipinas y el papel que la Nueva España tuvo en esta situación.

La expansión española al continente asiático formaba parte de la agenda de exploraciones planteada por la Corona desde el siglo xv; el avance se detuvo algunas décadas por la colonización de América. Todo esto cambió a partir del año de 1513, cuando Núñez de Balboa descubrió la Mar del Sur (como él la bautizó), u océano Pacífico.

Las primeras expediciones se encargaron de dilucidar de mejor forma los lugares a los que conducía la Mar del Sur y buscar beneficios para la Corona española con estos nuevos descubrimientos, el caso más visible fue el de Magallanes-Elcano, considerada una de las expediciones clave en la historia, al darle la vuelta al mundo por primera vez de 1519 a 1522.<sup>3</sup>

El Tratado de Tordesillas, firmado en 1494, que legitimaba la colonización española y portuguesa de lo hasta ese momento explorado, dio pie a un recelo y protección del radio de conquista por parte de los portugueses en contra de los españoles y viceversa. Las Molucas, en el sureste asiático, fue un territorio que no definió su posesión sino hasta el Tratado de Zaragoza en 1528, por lo que estas islas suscitaron batallas libradas desde los círculos intelectuales y militares, por su dominio, además de despertar un eventual interés de la expansión ibérica hacia aquella zona. Los tratados mencionados no les darían posibilidad a los españoles de poder volver por Asia con dirección a Europa, por lo que la gran ambición de décadas posteriores sería la de encontrar una forma de regreso de Asia a América. Intentos como el de Elcano-Loaisa (1525-1534), Álvaro Saavedra (1527-1534) y Rui Villalobos (1542-1546) formarían parte de los grandes fracasos de búsqueda del retorno, sin embargo, dichas expediciones dotaron de ex-

<sup>3</sup> Rafael Bernal, *El Gran Océano*, Fondo de Cultura Económica, México, 2012.

perencia a los marineros españoles que lograron sobrevivir y que más tarde fungirían como artífices del descubrimiento del tornaviaje a América. Las expediciones de Saavedra y Villalobos tienen además relevancia porque fueron comandadas desde la Nueva España, aunado a que cada una de ellas tuvo intervención de personajes importantes en la vida política de la colonia como Hernán Cortés o el virrey Antonio de Mendoza.<sup>4</sup> Se entiende que las élites políticas priorizaban seguir explorando la Mar del Sur por las amplias ganancias que se podrían obtener llegando a la especiería o a territorios que pudieran ser explotables.

El objetivo del viaje de retorno a América se detuvo por varios años, sin embargo, la ambición por Asia no desapareció de la Corona, la cual ordenó al virrey Luis de Velasco, en 1559, encabezar una nueva expedición en búsqueda de la ruta y el establecimiento en alguna isla donde no estuvieran asentados los portugueses. Esta expedición corrió a cargo de Miguel López de Legazpi, soldado veterano quien se vio rodeado de gente experimentada por los viajes previos. El más destacado de estos personajes fue Andrés de Urdaneta, marinero que participó durante la expedición de Elcano–Loaisa, en 1525, hacia las Molucas. Vivieron alrededor de nueve años en aquellos territorios donde: “adquirió, del fracaso de los intentos de retornar a América por el Pacífico y de su trato con navegantes asiáticos, conocimientos sobre el clima y la navegación local que resultarán cruciales para el tornaviaje de 1565”.<sup>5</sup> Se convierte en fraile, reside en la ciudad de México, ahí recibe la petición para participar en el viaje, y accede.<sup>6</sup>

Los preparativos de la expedición finalizaron en el año de 1564, zarpando desde el Puerto de Navidad, actualmente en

<sup>4</sup> Gruzinski, *op. cit.*

<sup>5</sup> José de Miguel Bosch, “Andrés Urdaneta y el tornaviaje”, en *Euskonews*, núm. 211, mayo, 2003, pp. 23-30.

<sup>6</sup> AGI, México, 19, 23.

el estado de Jalisco; pese a los constantes fracasos el viaje recibía luz verde. Dolors Folch menciona que había tres razones que se consideran muy válidas sobre los motivos de la Corona para un repetido intento: el mejor conocimiento de vientos y corrientes del Pacífico de los españoles, la importancia que se le dio a una posible conquista de China y la fluctuación de los precios de la pimienta y especias que los portugueses llevaban a Europa.<sup>7</sup>

La expedición zarpó con dos naos, un patache y una fragata; con un total de 150 marinos, 200 soldados y cinco religiosos, a las órdenes de Legazpi.<sup>8</sup> La tripulación se estableció en la isla de Cebú, dentro del archipiélago de las Filipinas, en 1565, de donde partiría el navío comandado por Felipe de Salcedo y direccionado por Urdaneta, a inicios del mes junio de 1565, para llegar el 8 de octubre al puerto de Acapulco.

La ruta del tornaviaje que trazó Urdaneta consistió en navegar hasta el estrecho de San Bernardino, de ahí direccionar la nave al sureste hasta llegar a las costas del sur japonés y con ello tomar la corriente marina Kuro Sivo que los llevaría, junto con los vientos de la temporada en que zarpaban, directamente al este, para llegar a las costas americanas de California. Todo se reduciría a ir bordeando el Pacífico hasta llegar al puerto de Acapulco. Para entender mejor el tornaviaje se ha anexado un mapa ilustrativo (figura 2).

<sup>7</sup> D. Folch, F. Zialcita, Qi H., *et al.*, *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*, Biblioteca Miguel Cervantes de Shanghai, China, 2013.

<sup>8</sup> Gruzinski, *op. cit.*; Cruz, Francisco, *La Nao de China*, Cal y Arena, México, 1962.

Figura 2. Tornaviaje de Urdaneta



Fuente: José Antonio Gómez Carranza.

Por su parte, la expedición de Legazpi tomó la ciudad de Manila en 1570, una articulación importante a partir de ese momento, ya que con el establecimiento de los españoles en esta ciudad —punto central del comercio de la región del sureste asiático—, se dieron una serie de navegaciones que cambiarían las redes comerciales tejidas en el planeta en aquella época, incluyendo las novohispanas. El mayor ejemplo fue la consolidación de la ruta comercial del Galeón de Manila, la cual, a partir de 1571 se encargaría de enviar —con contadas excepciones— mercancías asiáticas, personas e ideas a la Nueva España, de forma anual, apoyándose en la creación del gran mercado chino en Manila o Parián en 1583, lugar donde se distribuían los artículos procedentes de China para ser comprados y enviados a América.<sup>9</sup> Se hará un esbozo para mencionar ciertas temáticas económicas, políticas, sociales y culturales destacables, suscitadas en la Nueva España a largo y mediano plazos, gracias a la ruta comercial del Galeón de Manila. Estas serán analizadas con mayor fuerza en

<sup>9</sup> Manuel Ollé *La empresa de China, de la armada invencible al Galeón de Manila*, El Acentilado, España, 2002.

la presente ponencia y su objetivo será brindar reflexiones y debate en torno a la importancia que tuvo esta ruta en la escala virreinal.

Con respecto a las consecuencias políticas más visibles, se puede mencionar que la administración del virreinato de la Nueva España adquirió la responsabilidad de sustentar económicamente a las Filipinas con el situado, pago llevado anualmente por el Galeón de Manila para el sostenimiento de la isla.<sup>10</sup> A esto se suma el hecho de que la autoridad novohispana era la responsable de designar cargos de gobierno en las Filipinas, debido a impedimentos de distancia que hacían que la Corona no pudiera tener pleno control de la zona. Esto resulta importante porque la conexión entre la Nueva España y las Filipinas se consolidó aún con mayor fuerza debido a esa dependencia inicial.

Económicamente, la apertura comercial de las Filipinas a la Nueva España destacó por ser el vínculo más importante que, consecuentemente, motivó al tráfico comercial del Galeón por siglos enteros. La razón es que la ruta tendría una multiplicidad de espacios y poblaciones beneficiadas tras de sí: los chinos con la llegada de la plata americana a sus tierras y las redes mercantiles que tuvieron en las Filipinas gracias a la instalación del Parián.<sup>11</sup> La vida económica de las Filipinas que dependía del situado y de la venta o uso provechoso de boletas, las cuales dotaban a los ciudadanos criollos y peninsulares de Manila, de un espacio para introducir sus mercancías al interior del Galeón.<sup>12</sup> La Nueva España, por fortalecer un círculo de élites comerciantes criollas que con el paso de los años monopolizaría las mercancías que llegaban, fortaleciendo al Consulado de Comercio de Ciudad de México además de crear un comercio familiar de costa a

<sup>10</sup> Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2007.

<sup>11</sup> Hausberger, *op. cit.*; Folch, D, *op. cit.*

<sup>12</sup> William Schurz, *El Galeón de Manila*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1992; Yuste, *op. cit.*

costa a través de la feria comercial de Acapulco formando lo que Carmen Yuste denominara como emporios transpacíficos;<sup>13</sup> y finalmente a la población peruana, ya que llegaban a adquirir los productos en la feria de Acapulco.

Pero, también, esta ruta conformó dos grandes “enemigos” o partes inconformes. Por un lado, la misma Corona apoyada por el Consulado Comercial de Sevilla, porque gradualmente este comercio hizo que los productos suntuosos dejaran de comercializarse vía la carrera de Indias, generando pérdidas entre los sevillanos. La Corona hizo todo lo posible para establecer reglas claras ante el comercio del Galeón y redactó la *Permission* de 1593, en la que se establecieron las regulaciones sobre la cantidad de toneladas en productos que un galeón podía llevar y la cantidad de monedas de plata que el galeón debía traer de vuelta a Manila. Sin embargo, existió un factor que no previó la Corona e hizo aún más rentable esta ruta: la ilegalidad.<sup>14</sup> Otro de los grandes inconformes con la ruta fue el sector productor de la seda novohispana, aunque se sabe que ya era un mercado a la baja, quebró con la llegada de la seda asiática.<sup>15</sup>

Es de considerar que, sin los beneficios económicos palpables a ciertos sectores de las poblaciones novohispana, china y filipina, aunado a la poca vigilancia de las autoridades reales, este comercio no habría tenido la duración y complacencia que mantuvo por siglos.

Al observar el aspecto social cabe destacar que la movilidad humana fue un factor importante en la ruta comercial; la de la población peninsular y criolla novohispana al archipiélago, hasta la inmersión de filipinos, en calidad de esclavos, al virreinato, y a los cuales se anexaran también chinos, indios y malayos. Los filipinos que llegaban como esclavos estuvieron

<sup>13</sup> Yuste, *op. cit.*

<sup>14</sup> Yuste, *ibídem.*

<sup>15</sup> Teresa de María, Teresa y Teresa Castello, *Historia y arte de la seda en México: Siglos XVI-XX*, Banamex, México, 1990.



asentados en las plantaciones de cocos del Pacífico, donde eran empleados temporalmente, otros se asentaron de forma definitiva.<sup>16</sup> Los chinos libres se insertaron en las ciudades como vendedores ambulantes y barberos, se desplazaron fácilmente entre la república de indios y españoles, formando una escala mayor de mestizaje étnico en el virreinato.<sup>17</sup> Es de mencionarse la multiplicidad de cargos y oficios que surgieron gracias a la ruta comercial, dinamizando más el mundo laboral novohispano: cargadores, compromisarios (representantes de los intereses comerciales de los filipinos y mexicanos), el castellano, oficiales de la Real Caja, arrieros, comerciantes y artesanos especializados, entre otros.<sup>18</sup>

El aspecto cultural quizá es el más destacable de esta inmersión asiática en la Nueva España para el presente mexicano, ya que se relaciona con la multiplicidad de legados culturales que permanecieron en el ideario artístico, escrito y ritual.

El aspecto artístico ligado a la conexión entre la Nueva España y las Filipinas destaca porque la ruta comercial estaba basada en la venta de mercancías artesanales y su inmersión en los hogares de las élites novohispanas. Investigaciones coinciden en que la base comercial del Galeón de Manila estaba sostenida tanto en la seda como en la porcelana, a partir de ahí en menor cantidad derivaban otros productos suntuosos como joyas, lacas, mobiliario, biombos, cajas de diversos materiales, figuras de marfil, algunos tipos de especias, plantas, y toda una variedad de mercaderías. Los productos fueron adquiridos por las élites y otros pocos se acomodaron a los precios de una población que podía pagar menos.<sup>19</sup>

Para que el ejercicio resulte fructífero se toman dos ejemplos en los que se constata: el origen de estas mercancías,

<sup>16</sup> Oropeza, *op. cit.*

<sup>17</sup> Gruzinski, *op. cit.*; Hausberger, *op. cit.*

<sup>18</sup> Yuste, *op. cit.*

<sup>19</sup> Inventario más completo del galeón puede consultarse en: Yuste, 2007; Schurz, 1992; Benítez, 1992; y Morales, 2016.

características físicas, la inmersión del producto en el virreinato, la acogida que tuvo en diversos espacios de la vida cotidiana y las piezas que aún se logran visualizar. Como primer ejemplo está la porcelana producida en los hornos de Jingdenzhen, en China, y como segundo objeto de análisis los biombos originarios de Japón.

Bernd Hausberger explica tres factores que definieron la diversidad de producción de una misma mercancía (o parecida) a lo largo del planeta: por un lado, la especialización regional a causa de las demandas del producto, la sustitución de importaciones por altos costos de envío y una producción imitadora de los lujos importados.<sup>20</sup> Esto justamente fue lo que sucedió en la Nueva España. Muchos de los artículos traídos por la ruta del Galeón pasaron por procesos de aclimatación positiva en el territorio y una gran demanda, dando lugar así a la especialización artesanal en aquellas obras y su imitación sincrética por parte de manos artesanas novohispanas, algo común a partir del siglo xvii. Destaca el caso de la cerámica poblana que fue un estilo interesante y gran ejemplo del mestizaje cultural de la época, al tener métodos de fabricación muy similares a los traídos desde España, sin embargo, los motivos adornados eran basados en lo chino, como lo mencionan documentos y especialistas; o las grandes obras de biombos artesanales novohispanos en los que incluso participaron artistas de gran talla en el virreinato, como Juan Correa. El proceso de imitación y sincretismo artístico de biombos y loza novohispana será analizado con ciertos ejemplos gráficos y será tarea de este escrito brindar la referencia bibliográfica pertinente.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Hausberger, *op. cit.*

<sup>21</sup> Para mayor información sobre centros de producción asiáticos, porcelana china o biombos asiáticos, consultar a Benítez, 1992; Morales, 2016; Rivero Lake, 2005; Kuwayama, 1997; Ruiz, 2016; y Baena, 2012. Sobre procesos de sincretismo artesanal en biombos y porcelana consultar a Baena, 2015; Curiel, 1999; Kuwayama, 1997; Romero de Terreros, 1928; Toussaint, 1962 y Ruiz, 2016.

Figura 1. Porcelana China



Fuente: fotografía de José Antonio Gómez Carranza.

La entrada de ideas nuevas se refuerza través de la vía del Galeón de Manila. Crónicas de los sucesos que ocurrían en las Filipinas y el sureste asiático en general, como las descripciones de Antonio de Morga, así como las de religiosos, comerciantes y viajeros, ven la luz en la Nueva España y representan una nueva visión del mundo que paulatinamente irá incorporándose al bagaje conceptual del territorio, ejemplo claro de un personaje que responderá a estas visiones es el mestizo Domingo de Chimalpahin, cronista de acontecimientos de la ciudad de México, quien relata cuestiones relativas al martirio de los franciscanos en Nagasaki y una descripción bajo su propia visión cultural de los japoneses que ingresan a la Nueva España a inicios del siglo XVII.<sup>22</sup>

La llegada de diversas tradiciones vía Galeón de Manila forma parte de esta complementación cultural legada por el elemento asiático en la vida cotidiana novohispana, a largo

<sup>22</sup> Tena, Rafael, *Tres crónicas mexicanas: Textos recopilados por Domingo de Chimalpahin*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2012.

plazo; en mediano plazo podrían destacarse algunas breves prácticas tomadas en los pocos años de vida del Galeón: la utilización de diversos tipos de alimentos y plantas, formas de entretenimiento, el uso de palapas, la creación de diversos derivados del coco, vestimenta, entre otros. Todo ello formó parte de símbolos con los que la población novohispana de diversos estratos se identificó y adhirió a su gama cultural de manifestaciones sincréticas, dando parte a una sociedad que se iba distanciando del legado únicamente español o indígena, y en su lugar forjaba una simbolización distinta y más cercana a lo que hoy es el México contemporáneo, mestizo culturalmente. Para que este proceso se consolidara, la inmersión de la Nueva España en un proceso de globalización temprana y las rutas comerciales creadas producto de ello, fueron un aliciente clave (imágenes 1, 2, 3, 4 y 5).

## Bibliografía

- Alfonso Mola, M. & Morales Moreno, L. G. (2016). Catálogo de la exposición Tornaviaje. La nao de China y el barroco en México (1565-1815). *Tornaviaje: La Nao de China y el barroco en México, 1565 – 1815*. México: Gobierno del estado de Puebla.
- Baena Zapatero, Alberto, “Un ejemplo de mundialización: El movimiento de biombos desde el Pacífico hasta el Atlántico (s. XVII-XVIII)”, en *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 1, vol. 69, 2012, pp. 31-62.
- \_\_\_\_\_ (2015). “Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España”, en *Archivo Español de Arte*, núm. 350, vol. 88, p. 173-188, june. ISSN 1988-8511.
- Benítez, Fernando, *El galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*, Gobierno del Estado de Guerrero, México, 1992.
- Bernal, Rafael, *El Gran Océano*, Fondo de Cultura Económica, México, 2012.

- Castelló, Teresa, y Martínez, Marita, *Biombos mexicanos*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1970.
- Cruz, Francisco, *La nao de china*, Cal y Arena, México, 1962.
- Curiel G., Navarrete B., Leroy I., et al., *Viento detenido: Mitologías e historias en el arte del biombo*, Museo Soumaya, México, 1999.
- De María, Teresa, y Castello, Teresa, *Historia y Arte de la Seda en México: Siglos XVI-XX*. Banamex, México, 1990.
- De Miguel Bosch, José, “Andrés Urdaneta y el tornaviaje”, en *Euskonews*, núm. 211, mayo, 2003, pp. 23-30.
- Folch, D., Zialcita F., Qi H., et al., *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*, Biblioteca Miguel Cervantes de Shanghai, China, 2013.
- Gruzinski, Serge, *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*, Fondo de Cultura Económica, México, 2004.
- Hausberger, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, El Colegio de México, México, 2018.
- Kuwayama, George, *Chinese ceramics in Colonial Mexico*, Los Angeles County Museum of Art, Los Angeles, 1997.
- Obregón, Gonzalo, “Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España”, en *Historia Mexicana*, vol. 14, núm. 2, oct., 1964, pp. 292-302. Disponible en: <<https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/1020/911>>
- Ollé, Manuel, *La empresa de china, de la armada invencible al Galeón de Manila*. España: El Acanilado, España, 2002.
- Oropeza Kereseay, Déborah, “La esclavitud asiática en el virreinato de la Nueva España 1565–1673”, en *Historia Mexicana*, LXI (1), 2011, pp. 5-57.
- Rivero, Rodrigo, *El arte nambán en el México virreinal*, Turner, México, 2005.
- Romero de Terreros, Manuel, *Las artes industriales en la Nueva España*, Librería de Pedro Robredo, México, 1928.
- Ruiz, Ana, *El Galeón de Manila (1565–1815), Intercambios comerciales*, Alhuila, España, 2012.

- Schurz, William, *El Galeón de Manila*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1992.
- Tena, Rafael, *Tres crónicas mexicanas. Textos recopilados por Domingo Chimalpáhin*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2012.
- Toussaint, Manuel, *Arte colonial en México*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1962.
- Yuste, Carmen, *Emporios transpacíficos*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2007.