

Benito Legarda y Fernández

“La economía filipina detrás del comercio de transbordo del galeón”

p. 335-342

*A 500 años del hallazgo del Pacífico*  
*La presencia novohispana en el Mar del Sur*

Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinadoras)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

2016

426 p.

Ilustraciones, mapas y cuadros

(Serie Historia General, 33)

ISBN 978-607-02-7713-9

Formato: PDF

Publicado: 9 de septiembre de 2016

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo\\_pacifico/novohispana.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.html)



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

## LA ECONOMÍA FILIPINA DETRÁS DEL COMERCIO DE TRANSBORDO DEL GALEÓN

BENITO LEGARDA Y FERNÁNDEZ  
Investigador independiente

### *Un comercio de transbordo*

El comercio del Galeón Manila-Acapulco siempre se ha calificado como un comercio de transbordo, mercaderías del continente asiático y del sureste asiático —sedas de China, tejidos de la India, especias de las Molucas y una variedad de artículos de países limítrofes— se llevaban a Manila, donde se embalaban y empacaban para formar el cargamento principal del galeón del Pacífico.

También se calcula que artículos de Filipinas, particularmente tejidos, formaban como diez por ciento del cargamento. Volveremos a esto más tarde.

Según el profesor Weng Eang Cheong de la Universidad de Hong Kong, el galeón representaba la mayor salida para las exportaciones de la India y de China: “When Indian piece goods and cottons were the main exports, the Manila trade was a main dollar earner. It was also the largest single outlet for China’s silks, cottons and luxury goods [...]”.<sup>1</sup>

En otro lugar Cheong observa que no sólo se formó una nueva línea comercial marítima, sino que también el comercio hispanoamericano incluyó la creación y manutención de considerables y regulares industrias abastecedoras de India y China, y escribe: “Thus the Spaniards did not only introduce a new trans-Pacific trade line to link with

<sup>1</sup> Weng Eang Cheong, “The Decline of Manila as the Spanish Entrepot in the Far East, 1785-1826. Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade”, *Journal of Southeast Asian Studies*, 2 (septiembre 1971), p. 142-158, p. 151.

existing Asian ones but they induced the creation and maintenance of substantial and regular supply trades from India and China”.<sup>2</sup>

Los historiadores de la economía han calculado que los dos mayores productores industriales del mundo antes de la revolución industrial del siglo XVIII eran China, con una tercera parte del producto fabril mundial, y la India (definida por las fronteras inglesas hasta 1947) con una cuarta parte del mismo. Es decir que ambos en conjunto representaban casi 60 por ciento del producto industrial mundial.<sup>3</sup>

### *Efectos en los países de origen*

Si tiene razón el profesor Cheong, el Galeón de Manila, que a veces se llamaba la Nao de China, con un viaje (a veces dos) al año podía influir en la inversión de capitales y movimiento de factores de producción en las dos mayores potencias industriales del mundo.

Volvamos ahora a los artículos filipinos en el galeón. Si este galeón podía influir tanto en los dos mayores productores industriales del mundo, ¿no sería lógico concluir que el 10 por ciento del cargamento representado por estos artículos podría influir en la economía mucho menor de Filipinas, con amplios efectos geográficos y sectoriales?

La impresión que se tiene del comercio de transbordo es que se beneficiaban solamente los partícipes en ello directa o indirectamente. El resto del país lo sentía poco y la economía se dirigía a las necesidades locales, era una economía agrícola sin mucha industria. El célebre gobernador José Basco y Vargas (1778-1787) habla con desdén de “el comercio aéreo de la nao de Acapulco, cuyos caudales han corrido para los imperios de China, Japón y Costas de Oriente, sin dejarnos más que la seña de su curso”.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 145.

<sup>3</sup> Jeffrey G. Williamson, *Trade and Poverty. When the Third World Fell Behind*, Cambridge (Massachusetts), The Massachusetts Institute of Technology Press, 2011, p. 61-62.

<sup>4</sup> María Luisa Rodríguez Baena, *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966, p. 64.

### *Artículos de Filipinas*

La literatura sobre el comercio del galeón no ignora la presencia de artículos domésticos. William L. Schurz, en su obra imprescindible *The Manila Galleon*, dice que las exportaciones filipinas a México constituían, como ya se ha dicho, como un diez por ciento del permiso que limitaba el valor de estas exportaciones, y que no se incluían en el cálculo del permiso. También se les favorecía eximiéndoles del pago de derechos de exportación.<sup>5</sup>

En tiempo de Morga, según Schurz, lo que se exportaba era oro, tejidos de algodón y barras de cera. Pero los españoles no se esforzaron en buscar el oro, ni formar latifundios, siendo mucho más lucrativo el comercio del galeón.

Entre los artículos mencionados por Schurz figuran lampotes o gasas de Cebú, velas para navíos, manteles, sobrecamas, medias de algodón, enaguas y hamacas de Ilocos y (según Schurz) Lubang, que podría ser más bien Lucban, siendo Lubang una isla pequeña y poco poblada.

### *Efectos externos*

Pero si se mencionan estos artículos, no se sigue su huella hacia el interior del país, para decirlo así. La literatura se enfoca, como es de esperar, en el grueso del comercio, que era el efectuado con el continente asiático, y sigue su huella para afuera, es decir lo que significaba este comercio para la economía virreinal, imperial y mundial. Dos ejemplos de ello son el magnífico libro producido por Javier Wimer, *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*, y “El galeón en la economía colonial”, el estudio de Carmen Yuste con ese enfoque externo.

<sup>5</sup> William L. Schurz, *The Manila Galleon*, Nueva York, Dutton, 1939, p. 45-49.

*Ilustraciones de artículos del país*

En los libros mexicanos sobre esta materia son contadísimas las ilustraciones de artículos filipinos. El libro de Wimer trae una fotografía de un pequeño escritorio de procedencia filipina, siglo XVIII.<sup>6</sup>

En la obra coordinada por Gonzalo Obregón, *El Galeón de Manila*<sup>7</sup> hay una ilustración que demuestra lo que se dirá más tarde sobre tejidos filipinos: “Delantal en seda bordada; trabajo filipino”. Esto sugiere que los tejidos filipinos se destinaban a usos cotidianos, a diferencia de las sedas de China que se usaban para vestidos de lujo y vestimentas de culto como casullas.

Otras ilustraciones no especifican nacionalidad, limitándose a clasificarlos como obras o piezas asiáticas. Podrían ser chinas, indoportuguesas, o (en el caso de los marfiles) labrados por chinos en Manila. El padre Blas Sierra de la Calle, en *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*, clasifica unos marfiles como “hispano-filipinos”.<sup>8</sup>

*Detalles de los artículos del país*

Convendría tener una idea más exacta de los artículos filipinos cargados en el galeón. En una ponencia presentada durante la Manila Studies Conference en 2010, la arquitecta Verónica A. Dado menciona casi las mismas cosas que Schurz —mantas y velas de Ilocos, lampotes o gasas de Cebú, barras de cera, etcétera.

Donde habrá una inmensa riqueza de datos indudablemente es en el Archivo General de la Nación en México. Muy poco se ha transcrito a escritos académicos. Uno de éstos es el de John Galvin,<sup>9</sup> que detalla lo que se envió a la misión de San Francisco de Asís en California. Entre ellos se ven, por procedencia, los siguientes.

<sup>6</sup> Javier Wimer (ed.), *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*, México, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 239.

<sup>7</sup> Gonzalo Obregón, “El galeón de Manila”, *Artes de México*, n. 143, año XVIII, 1971.

<sup>8</sup> Blas Sierra de la Calle, *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*, Valladolid, s/e, 1991, p. 123-127.

<sup>9</sup> John Galvin, “Supplies from Manila for the California Missions, 1781-1783”, *Philippine Studies*, v. 12, n. 3, julio de 1964, p. 494-510.

*Ilocos*

- 150 rollos de tela basta
- 150 más de lo mismo
- 1 mantel con 12 servilletas

*Bohol*

- 39 rollos de material para pañuelos
- 9 rollos de tela para pañuelos
- 23 rollos para pañuelos
- 29 rollos de tela ordinaria
- 14 faldas y telas para camisas
- 21 faldas y telas para camisas

*Lucban (provincia de Tayabas, hoy Quezón)*

- 2 manteles

*Camarines y Bicol*

- 22 petates de bejuco
- 2 piezas de abacá tejido para sacos
- 4 rollos de abacá bien tejidos para sacos

*Sibutu*

- 2 cubrecamas

*General*

- 7 sombreros de bejuco
- 51 sombreros ordinarios de palma
- 2 rollos de canela
- 1 caja de 24 botellas medianas y pequeñas para vino de manungal, para fines medicinales
- Buen número de petates de bejuco
- 10 arrobas de cirios y candelas de cera
- 30 rollos de hojas de tabaco, para uso durante el viaje
- 2000 cigarrillos para uso durante el viaje
- 1 caja con 350 piezas de caracoles para ventanas de iglesias, de Cavite
- 250 cartillas en español, probablemente impresas en Manila

Se tiene que añadir el tabernáculo giratorio (torno) de madera en la misión de San Francisco de Asís (hoy llamada Mission Dolores), que proviene de Bohol, según la arquitecta Dado.

Puede haber otros artículos filipinos cuya procedencia no se especifica, pero en esta lista muy fragmentaria se puede notar que la influencia del comercio del galeón cundía a muchas partes del archipiélago, con Ilocos y Bohol los más prominentes, pero también incluyendo la península de Bicol, y hasta la lejana isla de Sibutu, en la región islámica en el extremo sur.

### *Otros efectos económicos*

También se tiene que tener en cuenta, para calcular el efecto del galeón en la economía, la existencia misma de ese comercio, que requería la construcción de buques usando maderas nativas y mano de obra indígena. Verdad es que esto traía mucho sufrimiento y dificultad —trabajo duro y compensación atrasada entre ellos—. Pero cierto es que tenía gran influencia en la marcha de la economía doméstica, en astilleros ubicados en Cavite, Pangasinán, Mindoro, Masbate, Albay y Sorsogón.<sup>10</sup> Estos navíos tenían que aparejarse de mecates y motonería de abacá de Bicol.

Lo que se subraya aquí es que el comercio del galeón no era meramente un comercio de transbordo, pero extendía sus efectos a muchas comarcas por redes de producción y distribución.

Si en un embarque tan modesto para una pequeña misión en una lejana y escasamente poblada provincia exterior llamada California se encuentran tantos artículos filipinos de diferentes partes del país, ¿qué es lo que no se podría encontrar en los registros de los desembarques principales en Acapulco? No olvidemos el facistol mayor en la catedral de México, enviado de Manila en el siglo XVIII por el arzobispo Rojo.

<sup>10</sup> Veronica A. Dado, “From Manila to Frontier California: Asian Goods Supplied to California *Presidios*”, resumen de una ponencia presentada en la Manila Studies Conference, 31 de agosto-1 de septiembre, 2010, p. 3.

También este comercio podría haber sido la base para la industria casera de tejidos que encontramos en pleno vigor al principio del siglo XIX.

### *La industria textil en Filipinas al comienzo del siglo XIX*

Un ex militar francés, Chevalier Félix Renouard de Sainte-Croix, en un viaje al Oriente estuvo unos días en Paoay, Ilocos Norte en 1807, en donde vio extensos sembrados de algodón, del cual se hacían bellas telas cuyas ventas ascendían a 2 000 pesos por semana. Esta era una villa, decía él entusiasmado, que llevaba sus asuntos bien. ¡Cuántas ciudades en Europa, exclamaba, se considerarían felices de tener aunque solamente fuera la mitad de lo que Paoay tenía!<sup>11</sup>

No tenemos notas de viajeros sobre otros pueblos que surtían al comercio del galeón, pero casi todos tienen iglesias de sillería y mampostería que acusan una base económica bastante sólida (aunque se tiene que andar con cuidado en atribuir una correlación entre la actividad económica y la construcción de templos religiosos). En todo caso Paoay tiene una de las más impresionantes iglesias en el país, incluida por la Unesco en el legado mundial, que con sus enormes contrafuertes bien ilustra lo que el escritor de artes Pal Kelemen llama “Earthquake Baroque” o barroco de terremotos.

Atendiendo a lo que se observa al comienzo del siglo XIX, es lógico suponer que la industria textil filipina había tenido buen desarrollo durante la época del galeón. La industria la llevaban las mujeres y les daba gran importancia socioeconómica.

Pero con la independencia de México y la completa desaparición del comercio con Acapulco, comenzó la decadencia de esta industria. El cónsul belga en Manila Joseph Lannoy escribió en 1849: “Desde tiempos inmemorables los indígenas de Filipinas han conocido la fabricación de diferentes clases de tejidos conformes a sus necesidades [...]. Ha perdido mucha importancia debido a la supresión del

<sup>11</sup> Benito J. Legarda y Fernández, *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*, Madison, University of Wisconsin Press/Ateneo de Manila University Press, 1999, p. 175.



comercio de Acapulco [...]”.<sup>12</sup> Si lo de Acapulco hubiera sido puramente algo de transbordo, no hubiera tenido este efecto. En 1818, el último año para el cual tenemos datos, los tejidos filipinos exportados a Acapulco valían 54 706 pesos. Regía un permiso de 500 000 pesos para el comercio con las Américas. Ese año el valor entero de la exportación a México era 536 822 pesos, así que los tejidos de Filipinas representaban 10.19 por ciento del total. Como esto no se cargaba al permiso, el comercio de transbordo de 482 116 pesos caía dentro del permiso.<sup>13</sup>

No es esta la ocasión para repasar la tragedia de la industria textil filipina que he descrito en *After the Galleons*.<sup>14</sup> El proceso comenzó con la repentina desaparición de este ramo de demanda, cuyo impacto fue tanto más rudo por la confiscación del retorno de los manileños por Iturbide, en Chilpancingo, para pagar a sus tropas; arruinando así al comercio de Manila.<sup>15</sup> Acabó con el pleno dominio de las telas importadas fabricadas en máquina en el occidente. La villa de Paoay, que contaba con 18 000 habitantes en el tiempo de Renouard de Sainte-Croix, había bajado a 10 000 en 1870. Solamente quisiera subrayar que lo que se destruyó fue algo que había florecido durante la época de los galeones, y esto nos da una mejor perspectiva de la trayectoria de la historia económica filipina.

Lo que resulta de todo esto es que, a pesar de su carácter como un negocio de transbordo, el comercio del galeón tenía un componente doméstico importante que influyó en la economía filipina y se difundió bastante extensamente en el país. No era tan aéreo como lo veía el gobernador Basco.

Esta hipótesis se apoya en las observaciones del profesor Cheong y en un corto número de datos. Para ponerla en base más firme, nos ayudaría un más detenido examen de los registros del galeón en el Archivo General de la Nación, de México. Confío en que se confirmen nuestras primeras impresiones y que se enriquezcan con muchos más detalles.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 97.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 147-156.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 99.