

Vegueta

ANUARIO DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Número 20 Año 2020 · eISSN: 2341-1112



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

Vegueta

ANUARIO DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

ISSN: 1133-598X
eISSN: 2341-1112

20 (2020)



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA

Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia (ISSN: 1133-598X; eISSN: 2341-1112) es una revista científica, editada por la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (España). Se publica anualmente desde 1992 y es una revista interdisciplinar que acepta trabajos de investigación originales e inéditos en cualquiera de las lenguas habituales en el ámbito académico, sobre Historia, Geografía e Historia del Arte, una vez superan un proceso de evaluación anónimo por expertos anónimos (sistema de doble ciego). La revista se divide en tres secciones: Dossier, Estudios y Reseñas. La sección Dossier está abierta a la publicación de temas monográficos, necesariamente interdisciplinarios, coordinados y revisados por un especialista en la materia. La sección Estudios publica trabajos de investigación originales e inéditos enviados a la revista, una vez superan el proceso de evaluación anónimo por expertos externos. Finalmente, la sección Reseñas publica reseñas críticas de monografías significativas en el ámbito temático de la revista.

Vegueta está indexada en Web of Science (Emerging Sources Citation Index), European Reference Index for Humanities & Social Sciences (ERIH PLUS), Directory of Open Access Journals (DOAJ), Latindex y REDIB, así como en directorios de revistas como Dialnet, DICE, RESH y MIAR. **Vegueta** posee una categoría B en la Clasificación Integrada de Revistas Científicas (CIRC) y ha obtenido el Sello de Calidad FECYT en la VI Convocatoria de evaluación de revistas científicas españolas (2018).

Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia (ISSN: 1133-598X; eISSN: 2341-1112) is a peer-reviewed journal edited by the Faculty of Geography and History of the University of Las Palmas de Gran Canaria. **Vegueta** has been published yearly since 1992. The main objective of this journal is to contribute to knowledge dissemination amongst researchers in the field of History, Geography and History of Art. **Vegueta** includes original and unpublished research papers within the area of Humanities. To be considered for publication, the contributions must be written in any of the main scientific languages, and go through a "double-blind" peer-reviewed process.

The journal is divided into three sections: Monograph Section, Miscellanea and Reviews. The Monograph Section is open to monographic topics complying with the prerequisite of being interdisciplinary. This section is coordinated and reviewed by a research specialist in the field. The Miscellanea Section publishes original and previously unreleased contributions, after going through a "double-blind" peer-reviewed process. Finally, the Reviews Section is open to works about relevant books dealing with the major topics of the journal.

Vegueta is indexed in Web of Science (Emerging Sources Citation Index), European Reference Index for Humanities & Social Sciences (ERIH PLUS), Directory of Open Access Journals (DOAJ), Latindex and REDIB. Also in other journal directories such as Dialnet, DICE, RESH y MIAR. **Vegueta** has category B in the Integrated Classification of Scientific Journals (CIRC) and has obtained the FECYT Seal of Quality in the 6th Call for evaluation of spanish journals (2018).



Correspondencia Mailing Address

Vegueta: Anuario de la Facultad de
Geografía e Historia
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Facultad de Geografía e Historia
Pza. de la Constitución, s/n. E-35004
Las Palmas de Gran Canaria, España
Tel.: (+34) 928 451717/451713
Fax: (+34) 928 451701
revistavegueta@ulpgc.es
<http://revistavegueta.ulpgc.es/ojs>

© ULPGC. Los originales de los textos publicados en la revista **Vegueta**, edición impresa y electrónica, son propiedad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y se encuentra en acceso abierto, distribuidos bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar (by-nc-sd) Spain 3.0, siendo necesario citar la procedencia en cualquier reproducción parcial o total del contenido.

EQUIPO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD

Dirección / Editor in Chief

Juan Manuel Santana Pérez (ULPGC, España)

Secretaría / Deputy Editor in Chief

Manuel Ramírez Sánchez (ULPGC, España)

Consejo de Redacción / Editorial Board

Antonio Castillo Gómez (U. de Alcalá, España)

Gerardo Delgado Aguiar (ULPGC, España)

Pedro Javier Dorta Antequera (U. de La Laguna, España)

Laura Mariateressa Durante (U. degli Studi di Napoli Federico II, Italia)

Antonio Carlos Gaeta (U. Estadual Paulista, São Paulo, Brasil)

Juan Marchena Fernández (U. Pablo de Olavide, España)

María Victoria Marzol Jaén (U. de La Laguna, España)

Gonzalo Pasamar Alzuria (U. de Zaragoza, España)

Purificación Ruiz Flaño (U. de Valladolid, España)

Enrica Salvatori (U. di Pisa, Italia)

María Teresa Sánchez Salazar (U. Nacional Autónoma de México, México)

Marie-Ange Teston (U. Jean Molin-Lyon 3, Francia)

Elisa Varela Rodríguez (U. de Girona, España)

Consejo Asesor / Advisory Board

José Arnáez Vadillo (U. de La Rioja, España)

Juan Manuel Barragán Muñoz (U. de Cádiz, España)

Youssef Bokbot (Institut National des Sciences de l'Archéologie et du Patrimoine, Maruecos)

João Manuel de Lemos Baptista (U. de Aveiro, Portugal)

Francisco Comín Comín (U. de Alcalá, España)

Heriberto Cruz Solís (U. de Guadalajara, México)

Jean Marc Delaunay (Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3, Francia)

Carmen Fraga González (U. de La Laguna, España)

Mauro S. Hernández Pérez (U. de Alicante, España)

Paloma Ibarra Benlloch (U. de Zaragoza, España)

Carlos Martínez Shaw (U. Nacional de Educación a Distancia, España)

María Montserrat Gárate Ojanguren (U. del País Vasco, España)

Francisco M. Gimeno Blay (U. de Valencia, España)

José Ojeda Zújar (U. de Sevilla, España)

Ascensión Padilla Blanco (U. de Alicante, España)

Augusto Pérez Alberti (U. de Santiago de Compostela, España)

Ramón Pérez González (U. de La Laguna, España)

Horst Pietschmann (Universität Hamburg, Alemania)

Xavier Pons Fernández (U. Autónoma de Barcelona, España)

Enrique Propín Frejomil (U. Nacional Autónoma de México, México)

Carlos Reyer Hermosilla (U. Autónoma de Madrid, España)

Reinaldo Rojas (U. Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela)

José Manuel Rubio Recio (U. de Sevilla, España)

Pere Salvá Tomàs (U. de les Illes Balears, España)

Jean Stubbs, Institute of the Americas (U. College London, Reino Unido)

Editor traducción inglés / English Translation Editor

Romén Reyes-Peschl (U. of Kent, Reino Unido)

Edición / Edition

Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Colaboración / Collaboration

Departamento de Ciencias Históricas (ULPGC)

Departamento de Geografía (ULPGC)

SUMARIO / SUMMARY

Dossier. Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas en torno a un Archipiélago (siglos XVI-XVIII) / Philippine Connections: The Abundance of Maritime Routes Around an Archipelago (16th–18th Centuries)

GUADALUPE PINZÓN RÍOS, EBERHARD CRAILSHEIM, MARÍA BAUDOT MONROY:
Presentación / Presentation.....11-19

MARÍA BAUDOT MONROY: Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila / *Lampón Bay, alternative Port to Cavite for the Manila Galleon*21-48

THOMAS CALVO: La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio / *The Forgotten Career of the Mariana Islands (1680-1730): The Greatest Tesadura in the Empire*.....49-80

EBERHARD CRAILSHEIM: Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and 'Moros' in the Early Modern Philippines / *Tratar con el enemigo. El comercio entre españoles y «moros» en Filipinas en la Edad Moderna*.....81-111

ANA CRESPO SOLANA: La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784) / *The Dutch East India Company (VOC) and the Spanish Projects in the Philippines via the Cape of Good Hope (1609–1784)*.....113-143

ISAAC DONOSO: La conexión filipina del Islam global y el mito de Alejandro / *The Philippine Connection in Global Islam and the Myth of Alexander*.....145-161

MARÍA DOLORES ELIZALDE: El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX / *The Philippines' Turn towards Asia at the Cusp of the 18th and 19th Centuries*.....163-187

KRISTIE PATRICIA FLANNERY, GUILLERMO RUIZ-STOVEL: The Loyal Foreign Merchant Captain: Thomé Gaspar de León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections / *El leal capitán mercante extranjero: Tomé Gaspar de León y la construcción de las conexiones intra-asiáticas de Manila*.....189-215

UBALDO IACCARINO: El comercio chino en torno a Filipinas: Redes interregionales y conexiones transnacionales al final de la época Ming (siglos XVI-XVII) / *Chinese Trade Revolving Around the Philippines: Interregional Networks and Transnational Connections at the End of the Ming Era (16th–17th Centuries)*.....217-238

ANDRÉ MURTEIRA: Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo xvii / *Philippines and the Portuguese-Dutch Wars in Asia in the First Quarter of the 17th Century*.....239-252

ANTONI PICAZO MUNTANER: El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo xviii: la política comercial china / *Trade in The Philippines at the Turn of the 18th Century: The Commercial Policy of China*.....253-272

GUADALUPE PINZÓN RÍOS, PIERRICK POURCHASSE: Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735) / *French Expeditions and Maritime Projects Around the Philippines: The Case of the Captain Jean de Boisloré (1710-1735)*.....273-293

JEAN-NOËL SÁNCHEZ PONS: Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo xvii / *Insulindian Late Loves: Manila and the Sultanate of Makassar in the 17th Century*.....295-325

Estudios / Studies

NOEMI CINELLI: «Para el fomento de la industria y del buen gusto». La enseñanza del dibujo en las Academias de Arte de Santiago de Chile y Santa Cruz de Tenerife (1849-1869) / *“For the Advancement of Industry and Good Taste”: The Teaching of Drawing in the Art Academies of Santiago de Chile and Santa Cruz de Tenerife (1849-1869)*.....327-338

RUYMÁN HERNÁNDEZ PACHECO: Los ingresos del Cabildo Insular de Tenerife durante el franquismo desarrollista (1959-1972) / *The Income of the Cabildo Insular de Tenerife During the Era of Developmentalist Francoism (1959-1972)*.....339-369

NATHALIE LE BRUN: El legado de Sabin Berthelot: una primera aproximación a su biblioteca y sus colecciones (1878-1894) / *The Legacy of Sabin Berthelot: An Initial Analysis of his Library and Collections (1878-1894)*.....371-412

ANTONIO MARRERO ALBERTO: Canarias en Chile a través de las postales y fotografías de principios del siglo xx / *The Canary Islands in Chile through Postcards and Photograph from the Beginning of the 20th Century*.....413-431

FRANCISCO JOSÉ MORALES YAGO: Geografía de la desigualdad y la exclusión social: los barrios desfavorecidos de la ciudad de Murcia / *The Geography of Inequality and Social Exclusion: The Disadvantaged Districts of the City of Murcia*.....433-468

PALOMA VIDAL MATUTANO, JACOB MORALES, PEDRO HENRÍQUEZ-VALIDO, ÁNGEL MARCHANTE ORTEGA, MARCO ANTONIO MORENO BENÍTEZ, AMELIA RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ: El uso de la madera en espacios de almacenamiento colectivos: análisis xilológico y antracológico de los silos prehispánicos (ca. 500 - 1500 d.C.) de La Fortaleza (Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria) / <i>Wood Use in Pre-Hispanic (ca. 500-1500 AD) Communal Granaries: Xylological and Anthracological Analyses from La Fortaleza (Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria)</i>	469-489
JESÚS SALAS ÁLVAREZ: Obulcula, un municipio flavio en la Campiña Sevillana / <i>Obulcula, a Flavian Municipium of the Province Hispania Ulterior Baetica</i>	491-514
Reseñas / Reviews	515-532

Dossier

**Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas
en torno a un Archipiélago (siglos XVI-XVIII)**

***Philippine Connections: The Abundance of Maritime Routes
Around an Archipelago (16th–18th Centuries)***

Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas en torno a un Archipiélago (siglos XVI-XVIII)

*Philippine Connections: The Abundance of Maritime Routes
Around an Archipelago (16th–18th Centuries)*

Guadalupe Pinzón Ríos
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
<https://orcid.org/0000-0003-1075-9371>
gpinzon8@gmail.com

Eberhard Crailsheim
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia
<http://orcid.org/0000-0003-1387-9993>
ecrailsheim@hotmail.com

María Baudot Monroy
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna
<http://orcid.org/0000-0002-3370-6697>
mbaumon@gmail.com

En un grabado realizado por Vicente Memije en 1761 denominado «Aspecto simbólico del mundo Hispánico», se representan los distintos territorios que integraban el Imperio Español a partir de la imagen de una mujer. Mientras que la metrópoli se ubica en la cabeza y la parte central del cuerpo son los territorios americanos, el punto más distante de la figura femenina (es decir los pies) representa al archipiélago filipino, el cual es unido al resto de los territorios hispanos a través de las navegaciones transpacíficas. Si bien podría pensarse que en esa imagen las Filipinas representan el sostén o la base del resto del Imperio, de todas formas, es evidente que se las consideró el asentamiento más periférico de éste (CRAILSHEIM, 2014).

La gran distancia que separaba al archipiélago filipino, tanto de la metrópoli como de la Nueva España, llevó a algunos a considerar que la situación de Manila fue de constante aislamiento (DÍAZ-TRECHUELO, 2001). No obstante, la distancia a la metrópoli no supuso por sí mismo tal aislamiento. Todo lo contrario, Manila llegó a asumir el papel central de un *entrepôt* entre América y Asia a partir de

1565, cuando el galeón de Andrés de Urdaneta zarpó desde las Filipinas, cruzó el Pacífico y alcanzó por primera vez las costas americanas. Se estableció entonces el sistema del llamado Galeón (o Nao) de China que se mantuvo vigente hasta 1821 (PÉREZ LECHA, 2018) y que encontró bastante repercusión en la historiografía (últimamente en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW, 2013; GIRALDEZ, 2015; RUIZ GUTIÉRREZ, 2016). Por tanto, Filipinas no estaba tan aislada; pero tampoco era una simple plataforma de intercambios comerciales y culturales entre China y América. Es por eso que este dossier tiene justamente como objetivo mostrar la diversidad de Filipinas como punto de enlace para un sinnúmero de rutas marítimas de toda índole.

A recientes fechas y en contra del concepto del aislamiento, Carmen YUSTE (2007, 2019) ha señalado cómo los contactos con Nueva España, sus comercios y remesas de situados durante el siglo XVIII se mantuvieron con bastante regularidad salvo por momentos en que los conflictos internacionales llegaron a afectarles. Miguel Ángel DEL BARRIO (2015) incluso explica cómo las navegaciones transpacíficas no se detuvieron durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) y las noticias sobre la guerra llegaron con bastante regularidad tanto por la ruta portuguesa (a través del Cabo de Buena Esperanza) como por la novohispana, con lo cual las autoridades de Manila no quedaron incomunicadas. Del Barrio muestra también que en esa época se diversificó la presencia de embarcaciones holandesas e inglesas (lo cual ponía en alerta a las autoridades insulares) además de que llegaron naves de comerciantes franceses que desde Chile y Perú se dirigieron a las costas asiáticas.

Por otro lado, han surgido investigaciones que evidencian cómo en torno a Filipinas se practicaron contactos marítimos diversos en los mares asiáticos, algunos desde las costas alejadas, pero otros también desde el Índico. Ejemplo de esto puede verse con el trabajo de Miguel LOURENÇO (2017) quien ha explicado cómo las autoridades inquisitoriales de Macao y Manila tuvieron constantes colaboraciones y contactos marítimos ya que sus respectivas sedes eran muy distantes y eso los llevó a apoyarse e incluso a dirigir su correspondencia ya fuera a través de Nueva España o de Goa, lo que significó el uso de distintas rutas que a la par comunicaron los asentamientos asiáticos con la Península Ibérica. Por su parte, Xavier Lamikiz y Alberto Baena (2014) han estudiado los regulares tratos comerciales de armenios que llegaban a Filipinas y cuyo arribo conllevaba diversos contactos previamente efectuados en mares asiáticos. Y en un contexto más local, Isaac DONOSO (2011) y Eberhard CRAILSHEIM (2017) han centrado su interés en mostrar los constantes y hasta regulares contactos establecidos desde Filipinas con territorios controlados por los sultanes. También en ese contexto local María BAUDOT (2013) ha estudiado cómo a finales del siglo XVIII todavía se procedió a la conquista de las cercanas Islas Batanes en el Mar de China para controlar los derroteros en torno al archipiélago y evitar el asentamiento en las islas de otras potencias. Un trabajo más amplio al respecto es el libro colectivo dirigido por Marta MANCHADO y Miguel LUQUE (2014) en el que se compilieron trabajos sobre las personas e interacciones que se establecieron y mantuvieron en torno al archipiélago filipino durante la época moderna, mostrando que se trató de una zona en constante comunicación, tanto entre sus espacios insulares como hacia el exterior.

Lo anterior nos llevó a considerar la necesidad de continuar indagando sobre la situación geo-histórica de Filipinas, de los contactos que en torno al archipiélago

(y entre sus propios territorios insulares) se establecieron, así como a repensar si su situación era en verdad de aislamiento. Para ello es de utilidad recurrir al tema de las escalas. Al respecto, Margarita GASCÓN (2011) propone estudiar los espacios a partir de la confrontación de la escala colonial y de la imperial para ver su papel, evolución y relevancia desde distintas miradas. Centrando sus estudios en la región de Chile, Gascón considera que si ésta se mira desde la perspectiva colonial (es decir, principalmente desde la mirada de las autoridades de Lima) se le ve como la frontera más alejada del virreinato peruano, mientras que si se le mira desde la perspectiva imperial (es decir, en conjunto con otros territorios hispanos) se trata de una zona geo-estratégica para detener avances de los araucanos, para enviar abastos a las minas peruanas y para defender al Pacífico de incursiones enemigas que iniciaron desde el siglo XVI. Por lo que se refiere a este dossier cabría preguntarse si dicha propuesta puede aplicarse al caso de Filipinas. Esto se debe a que si se mira a este archipiélago desde la perspectiva imperial se trata del territorio más alejado de la monarquía hispana, pero si se le mira desde una perspectiva aún más amplia se trata de un territorio a través del cual se llevaron a cabo diversos contactos e intercambios locales, imperiales e incluso globales, directos e indirectos, legales e ilegales, que de ser estudiados mostrarían un espacio que más que ser periférico debe ser considerado como punto de encuentro en el que confluyeron intereses diversos –en gran medida articulados por la plata americana (YUSTE, 2007: 23-35) –.

Nuestro objetivo al preparar este dossier fue conocer la forma en la que en torno a Filipinas se llegaron a establecer distintas conexiones marítimas que unieron a este archipiélago con diversos territorios, así como la manera en la que fue también plataforma de contacto o zona de escala para llevar a cabo vínculos con regiones más distantes –aparte de la ruta clásica del Galeón de Manila-. Si bien en el caso de los mares asiáticos hay que considerar que en ellos se desarrollaron contactos marítimos diversos desde la antigüedad, no se puede perder de vista que fue a partir de la Época Moderna cuando éstos se extendieron y conectaron a rutas y regiones más distantes. La politización de los espacios oceánicos llevó a que se intentara controlar y regular el acceso a ellos (MANCKE, 1999: 225-236). Las Filipinas no escaparon de dicho proceso, pues, pese a que desde el siglo XVI estaban bajo la jurisdicción hispana, las regiones inmediatas tenían presencia de navegantes y asentamientos, tanto de otras coronas europeas, como de gobiernos locales, con quienes se tuvo que negociar y mantener algunos tratos.¹ Las Filipinas, por tanto, estaban integradas a redes diversas que merecen ser revisadas, lo cual se aprecia en algunos trabajos contenidos en este dossier.

Precisamente en el texto titulado «El comercio chino en torno a Filipinas: redes interregionales y conexiones transnacionales a final de la época Ming (siglos XVI-XVII)», Ubaldo IACCARINO explica la forma en que se extendió la presencia china en distintos puntos de las costas asiáticas y con ello se incrementaron sus contactos e intercambios marítimos, así como las adecuaciones que sufrieron esos tratos. Esto permite visualizar qué prácticas comerciales chinas existieron antes de la llegada de los navegantes ibéricos, qué relaciones legales e ilegales se implementaron en

¹ Esta situación no fue algo nuevo pues en la Época Moderna también el Caribe se convirtió en una zona que geográfica e históricamente desarrolló elemento definitorio en lo étnico, social y cultural, además de ser área de convergencia en la que potencias europeas incrementaron su presencia y en la que poco a poco negociaron sus ocupaciones y rutas a transitar. Sobre el tema ver GRAFENSTEIN (2003: 1-26); GRAFENSTEIN (2006); GRAFENSTEIN, MUÑOZ y NELKEN (2006).

la zona y quiénes participaban en ellas. Muestra cómo los sangleyes extendieron sus redes marítimas a partir de los parianes que se iban estableciendo en la zona, así como las negociaciones que forjaron a través de distintos navegantes y poblaciones.

La importancia de la presencia china en Filipinas provocó que los cambios políticos en China tuvieran repercusiones en los tratos transpacíficos, como lo deja ver Antoni PICAZO MUNTANER en su texto «El comercio de Filipinas: alternativas para la crisis china del siglo XVIII». El autor explica cómo se dieron diversas modificaciones en el comercio de los géneros asiáticos que llegaban a Cavite para los Galeones de Manila desde fines del siglo XVII a partir de un detallado estudio con múltiples ejemplos, que muestran cómo tras la llegada de la dinastía Qing y el cierre comercial de China hacia el comercio europeo fue necesario buscar nuevos puntos de abasto para cargar los galeones, lo que llevó al establecimiento de nuevos tratos con zonas colindantes como Siam, Camboya o bien la India. Además, la inserción de comerciantes europeos en los mares asiáticos diversificó aún más esos intercambios. Por otro lado, Picazo explica la forma en que los géneros cambiaron en cuanto a su calidad y especie, ya que algunos productos fueron ganando terreno, como se vio cuando se redujeron las remesas de seda y aumentaron las de algodón. Estos procesos, además, se dieron en el marco de conflictos entre potencias europeas con presencia en los mares asiáticos, así como de las nuevas normas y políticas implantadas por la dinastía Borbón. Todo ello generó quejas, y que las propias autoridades filipinas redactaran diversos informes y ordenanzas.

Si bien los contactos con los comerciantes chinos han sido de lo más representativo en las relaciones mercantiles filipinas, Eberhard CRAILSHEIM nos muestra las otras múltiples relaciones establecidas con las comunidades musulmanas del sureste asiático. En su texto «Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and 'Moros' in the Early Modern Philippines» este autor recurre a diversos ejemplos para refutar la idea de que existieron pocos intercambios con los sultanatos en torno a Filipinas, pues tras una exhaustiva revisión de casos, denuncias, proyectos, historias y demás documentos de época, se evidencia que dichos tratos se iniciaron desde el siglo XVI y tuvieron continuidad hasta fines del XVIII aunque con algunas transformaciones. Crailsheim evidencia que, pese a considerarse a las comunidades «moros» enemigos permanentes, los intercambios con ellos en el sureste asiático fueron constantes, e incluso sirvieron para extender las redes de contacto a regiones más distantes. Además, muestra que más allá de las relaciones transpacíficas o de redes marítimas extensas, los tratos locales también fueron relevantes y sobre todo constantes en la articulación de la zona.

En esa tónica, Isaac DONOSO, en su texto, «El mito de Alejandro y la conexión filipina del Islam global» explica cómo se fueron dando las comunicaciones a través de poblaciones islámicas que se extendieron paulatinamente, y establecieron contactos, desde la península Ibérica hasta el sureste asiático. Todo ello desde su punto nodal, la Península Arábiga, que se convirtió en el punto de encuentro de los intercambios entre occidente y oriente, entre el Mediterráneo y el Índico, y que alcanzaron las costas chinas. Esos contactos tuvieron cambios, rupturas y adecuaciones a lo largo del tiempo, aunque permitieron la adopción de prácticas, concepciones, instituciones y ritos ligados al Islam por parte de sociedades localizadas en los extremos de los territorios islámicos. Si bien parecería que en ellos había uniformidad, lo cierto fue que desarrollaron características propias

que pueden visualizarse en las fuentes indígenas, que es lo que Donoso analiza en este texto. Y lo hace a partir de visualizar cómo en distintos lugares se asumió la presencia de Alejandro Magno, que derivó en el mito de Iskandar *Dū l-Qarnayn*, como un medio de legitimación islámica en la fundación de sultanatos en el Sudeste asiático.

Un ejemplo sobre la relación entre Manila y los sultanatos puede verse en el texto «Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo XVII», en el que Jean-Nöel SÁNCHEZ explica detalladamente las relaciones que durante los siglos XVI y XVII se establecieron entre Manila y Macasar. Sánchez menciona que estos tratos poco han sido considerados por la historiografía, cuando en realidad tuvieron un papel principal en las reestructuraciones mercantiles de la zona y además estuvieron profundamente determinadas por las vicisitudes de las relaciones hispano-lusas en Asia. Para mostrar lo anterior, el autor explica la forma en que se establecieron relaciones de los asentamientos españoles y portugueses en Asia, la forma en que Macasar se integró a dichos tratos y en especial el importante papel que el sultanato del lugar jugó en los cambios mercantiles de la zona tras los avances de la VOC.

El tema de los alcances y redes comerciales en el sureste asiático también es abordado por Kristie Patricia FLANNERY y Guillermo RUIZ STOVEL en su texto «The Loyal Foreign Merchant Captain: Thome Gaspar De León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections». En él ambos autores muestran cómo hacia el siglo XVIII las redes comerciales en torno al archipiélago se diversificaron e incluyeron la participación de otros navegantes y comerciantes de la zona. Esto lo explican a partir del estudio microhistórico que hacen de un personaje llamado Thome Gaspar De León, de origen hindú, casado con una española de Manila, que pedía ser considerado vecino de este lugar para obtener los beneficios que dicha denominación implicaba. Para ello redactó una detallada hoja de servicios a través de la cual puede apreciarse su papel en los contactos marítimo-comerciales de Filipinas, así como los privilegios y las redes establecidas entre los grupos mercantiles, y las actividades defensivas, incluso de espionaje, en las que participó De León ante la creciente presencia inglesa y holandesa en la zona, o bien ante las disputas existentes con algunos sultanatos cercanos. Los autores muestran, que estudios de caso como el de Thome Gaspar de León evidencian la existencia de redes marítimas cuyos alcances se extendieron por diversas partes del sureste asiático e incluso del Índico.

El comercio asiático practicado por los ibéricos desde el siglo XVI pronto fue de interés para otras potencias europeas y los conflictos intra-europeos fueron buen pretexto para agredir e insertarse en dichos tratos. Los primeros enemigos europeos que enfrentaron tanto españoles como portugueses fueron los holandeses, como nos lo deja ver André MURTEIRA en su texto «Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII». En dicho trabajo Murteira hace un relato sobre la forma en que se iniciaron los conflictos entre los castellanos y los neerlandeses en torno a Filipinas, pero a partir de una perspectiva más amplia, que implica comparar los avances de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) con las posesiones portuguesas diseminadas por Oriente. Además, se explica detalladamente la forma en que los conflictos se vincularon a nuevas ocupaciones, alianzas e intercambios marítimo-comerciales en la zona, lo cual llevó a que la defensa de las posesiones ibéricas de

Asia pasara de los portugueses a los castellanos, y que posteriormente los ingleses se convirtieran en el creciente enemigo al que había que hacer frente.

La presencia neerlandesa en Asia (en especial en torno a la VOC) se hizo permanente, por lo que posteriormente fue necesario negociar la legalidad de una posible navegación española por el Cabo de Buena Esperanza, como lo explica Ana CRESPO SOLANA en su texto «Goliat contra David: La ruta hispana de las Indias Orientales y la competencia holandesa (1609-1784)». La autora muestra los enfrentamientos diplomáticos inmersos en la creación de la Real Compañía de Filipinas, la cual, aunque comenzó a funcionar en 1785 en realidad tuvo sus antecedentes en las múltiples propuestas presentadas y en los continuos enfrentamientos, reflejados en las correspondencias oficiales desde que se propuso su creación en 1729. Dichos enfrentamientos, sobre todo, se dieron entre las autoridades hispanas y las de la VOC debido a que implicaba navegaciones directas desde Cádiz a Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza, lo que para los holandeses era una violación a los tratados de Münster (1648) y de Utrecht (1713). A través de la evolución de este proceso, Crespo muestra tanto las prácticas mercantiles de holandeses y españoles en aguas asiáticas, como sus procesos de avance, las conexiones marítimas en la zona y con otras regiones, la injerencia de otras potencias europeas en el comercio asiático, así como las redes que mantenían los propios reinos de la zona (en especial los chinos). El trabajo recurre a fuentes neerlandesas que permiten conocer de forma más amplia las negociaciones o conflictos establecidos por la propuesta de creación de la Compañía filipina.

Las informaciones sobre las navegaciones en Asia implicaron registros de zonas cercanas para su posible ocupación, como lo deja ver Thomas CALVO en su trabajo «La Carrera olvidada de las islas Marianas (1680-1730). La mayor tesudura en el imperio». CALVO explica el proceso a través del cual las Marianas fueron cambiando de consideración en las políticas marítimo-comerciales y defensivas de la Monarquía hispana. Partiendo del interés por saber por qué ese archipiélago fue descrito en las fuentes hispanas antes que el de San Lázaro (Filipinas), pero ocupado mucho después, CALVO explica la situación geográfica y náutica de las Marianas, los intereses que empujaron a su exploración y los múltiples intentos que se llevaron a cabo para crear asentamientos. Esto último se hace a partir de una muy variada revisión de fuentes documentales que muestran, tanto los objetivos de la posible ocupación de las Marianas, su relevancia estratégica y las acciones que se llevaron a cabo para explorarlas, lo cual quedó descrito en diarios de viaje o crónicas.

Las rutas marítimas a los mares asiáticos fueron un tema retomado posteriormente también por otras potencias europeas, como lo señalan Guadalupe PINZÓN RÍOS y Pierrick POURCHASSE en el texto «Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Jean de Boislore (1710-1735)». En él se aborda el tema de las incursiones galas en el Pacífico como parte de un proyecto comercial resultante del arribo de la dinastía Borbón al trono español. Tras este evento, embarcaciones francesas recibieron licencia para viajar directamente a las costas de Perú y Chile, y aprovecharon esas entradas al Pacífico para extender sus tratos a las costas chinas y practicar intercambios a los dos lados del Pacífico. El navegante Boislore practicó dichos tratos y por ello fue detenido en Manila. Gracias al proceso que se le siguió, puede visualizarse la forma en que

el Pacífico formó parte de los proyectos marítimos franceses, sus avances en él, así como el papel que las Filipinas, directa o indirectamente, jugaron en ese proceso.

La presencia enemiga en torno al archipiélago y el poco control que existía sobre los tratos en Filipinas, en especial vinculado al comercio transpacífico y a los flujos de plata, llevaron a que surgieran propuestas alternas a las rutas de los Galeones de Manila, como nos lo deja ver María BAUDOT en su texto «Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila». Baudot muestra cómo se utilizaron otros puertos en Filipinas para servir de punto de encuentro en las navegaciones transpacíficas. A partir del análisis de diversos registros documentales y de una investigación seguida a un funcionario filipino, explica cómo las costas de Lampón y Maubán fueron usados ocasionalmente por los Galeones de Manila para resguardarse, además de que se consideró su uso para evadir a las naves holandesas que agredían a Manila en el siglo XVII. Dichos usos generaron diversas descripciones de sus condiciones físicas. El tema fue retomado en la centuria siguiente con el fin de reducir los contrabandos practicados en el estrecho de San Bernardino, y aunque el objetivo del proyecto había sido investigar a un fiscal de Manila, las discusiones llevaron a proponer nuevamente el uso de Lampón como puerto de escala de los Galeones de Manila para evitar contrabandos y para reducir en lo posible accidentes en la ruta transpacífica. Si bien la propuesta no prosperó, el tema permite ver cómo esa navegación usualmente estuvo en las discusiones de las autoridades hispanas.

Finalmente, María Dolores ÉLIZALDE explica las transformaciones vividas en Filipinas desde fines del siglo XVIII y hacia inicios del XIX, así como el cambio producido en la economía de las islas tras las reestructuraciones marítimo-comerciales de la época que llevaron a la eliminación de monopolios, así como a permitir mayores aperturas comerciales en torno al archipiélago filipino que cada vez lo volcaron más hacia los tratos asiáticos. En su texto «El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX» la autora explica que luego de ponerse fin a la ruta de los Galeones de Manila y de reducirse los contactos con las costas americanas, tras los procesos de independencia de esos territorios, las Filipinas reestructuraron sus intercambios y actividades mercantiles y comenzaron a ser proveedoras de géneros de interés hacia el comercio externo (como el arroz, el azúcar, el abacá o el tabaco) e incluso de mano de obra. Por tanto, más que ser un territorio abandonado, su integración a las economías asiáticas lo llevaron a modificar sus actividades y de ello se dio cuenta en diversas fuentes de la época, como los registros ingleses de los que Elizalde da detallada cuenta.

El lector de este dossier tiene en sus manos una serie de trabajos de investigación que aportan un mayor conocimiento sobre las redes marítimas que confluyeron en torno al archipiélago filipino. No son investigaciones cerradas, sino que todas ellas lanzan nuevas preguntas que permiten seguir indagando sobre la relevancia de las Islas Filipinas por su localización geo-estratégica en el entramado de las redes mercantiles de la época moderna, y como nodo de intercambios materiales y culturales en el contexto de una economía globalizada. En este sentido, son múltiples las perspectivas desde las que se podrían abordar dichos temas, de los que todavía falta mucho por conocer.

Referencias

- BAENA, A.; LAMIKIZ, X. (2014): «Presencia de una diáspora: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800», *Revista de Indias*, vol. LXXIV, nº 262: 693-722.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2015): *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Castilla Ediciones, Valladolid.
- BAUDOT MONROY, M. (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 341-379.
- BERNABÉU ALBERT, S.; C. MARTÍNEZ SHAW (eds.) (2013): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid.
- CRAILSHEIM, E. (2014): «Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)», en A. GRAGEDA BUSTAMANTE (ed.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, Hermosilla, Sonora: 133-152.
- CRAILSHEIM, E. (2017): «¿Fortalecer la cohesión interna? El ‘peligro moro’ en las Filipinas coloniales en la segunda mitad del siglo XVIII», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, Polifemo, Madrid: 393-425.
- DÍAZ-TRECHUELO, M. de L. (2001): *Filipinas: la gran desconocida, 1565-1898*, Ediciones Universidad de Navarra, Navarra.
- DONOSO, I. (2011): *El Islam en Filipinas, (siglos X-XIX)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Universidad de Alicante, Alicante.
- GASCÓN, M. (2011): *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Dunken, Buenos Aires.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade: Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham MD, Boulder, Colo., New York, London.
- GRAFENSTEIN, J. (2003): «Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico», *Cuicuilco*, vol. 10, núm. 29: 1-26.
- GRAFENSTEIN, J. (coord.) (2006): *El Golfo-Caribe y sus puertos*, 2 vol., Instituto Mora, México.
- GRAFENSTEIN, J.; MUÑOZ, L.; NELKEN, A. (2006): *Un mar de encuentros y confrontaciones*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- LOURENÇO, M. (2017): *A articulação da periferia. Macau e a Inquisição de Goa (c.1580-1650)*, Centro Científico y Cultural de Macao, Lisboa.
- MANCHADO LÓPEZ, M.; LUQUE TALAVÁN, M. (coords.) (2014): *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las islas Filipinas*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- MANCKE, E. (1999): «Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space», *Geographical Review*, vol. 89, no. 2, Oceans Connect: 225-236.
- PÉREZ LECHA, M. (2018): «Los últimos años del Galeón de Manila, 1816-1821», en M.D. ELIZALDE y C. YUSTE (eds.), *Redes imperiales: Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, CSIC, Madrid: 111-136.
- RUIZ GUTIÉRREZ, A. (2016): *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales*, Editorial Alhulia, Salobreña, Granada.

- YUSTE, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México.
- YUSTE, C. (ed.) (2019): *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México.

Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila¹

Lampón Bay, alternative Port to Cavite for the Manila Galleon

María Baudot Monroy
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna
<http://orcid.org/0000-0002-3370-6697>
mbaumon@gmail.com

Recibido: 27/01/2019; Revisado: 08/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

La Carrera del Galeón de Manila se estableció en el siglo XVI en torno a un eje transpacífico formado por dos cabeceras: los puertos de Cavite y Acapulco. Sin embargo, hubo otros puertos en las Filipinas, que por distintos motivos (refugios ante el acoso de navíos enemigos o ante inclemencias meteorológicas, abundancia de maderas para la construcción naval), también se utilizaron ocasionalmente como puertos alternativos y que son escasamente conocidos. El objetivo de este artículo es explicar cómo y por qué Lampón pasó de ser un puerto alternativo más a puerto cabecera en Filipinas de la Carrera transpacífica en sustitución de Cavite durante los años centrales del siglo XVII. La documentación y la cartografía encontradas nos permitirán analizar los contextos, las circunstancias y las causas por las que Lampón sustituyó a Cavite y el tiempo en el que estuvo activo. Igualmente estudiaremos por qué a mediados del siglo XVIII se propuso, sin éxito, volver a utilizar Lampón en sustitución de Cavite.

Palabras clave: Galeón de Manila, puerto de Lampón, siglos XVII y XVIII.

Abstract

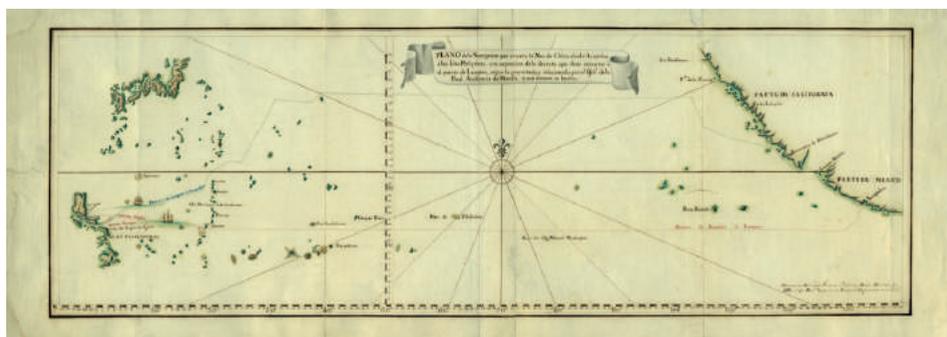
The Manila Galleon trade route was established in the 16th century across a transpacific axis formed by two main ports: Cavite and Acapulco. However, for various reasons (such as to escape enemy ships, bad weather or abundance of wood for shipbuilding), other less well-known ports in the Philippines were also occasionally used as alternatives. The goal of this article is to explain how and why Lampón went from being an alternative to be the chief Philippine port in the transpacific trade route, replacing Cavite during the middle of the 17th century. The documentation and cartography available allow us to analyse the contexts, circumstances and causes behind Cavite's substitution by Lampón and the period during which the latter was active. In addition, we examine why, in the mid-18th century, Lampón was once again (albeit unsuccessfully) proposed as a replacement for Cavite.

Key words: Manila Galleons, Lampón Bay, 17th and 18th Centuries.

1 Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación «Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la Monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, HAR 2015-64165-C2-1-P. Abreviaturas utilizadas: AGI (Archivo General de Indias), AMNM (Archivo Museo Naval de Madrid) Biblioteca Nacional de España (BNE), Manuscrito (Ms.)

1. INTRODUCCIÓN

El Museo Naval de Madrid y la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia organizaron entre septiembre de 2016 y febrero de 2017 una exposición titulada *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*² para conmemorar el segundo centenario del último viaje de la Carrera del Galeón de Manila realizado en 1815. Entre las numerosas piezas expuestas, nos llamaron poderosamente la atención dos mapas que reflejaban el eje transpacífico de la navegación del Galeón, con la peculiaridad de que incluían la bahía de Lampón como cabecera en las islas Filipinas, además de Cavite. El primero de ellos se titula *Plano de la navegación que ejecuta la «Nao de China» desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresión de la derrota que debe ejecutar al puerto de Lampón, según lo proyectado y relacionado por el fiscal de la Audiencia de Manila, y así mismo su vuelta.*³



Mapa 1. Navegación que ejecuta la Nao de China desde Acapulco a las Islas Filipina. Fuente: Dominio público, Blog de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval, Documento del mes, marzo de 2015.

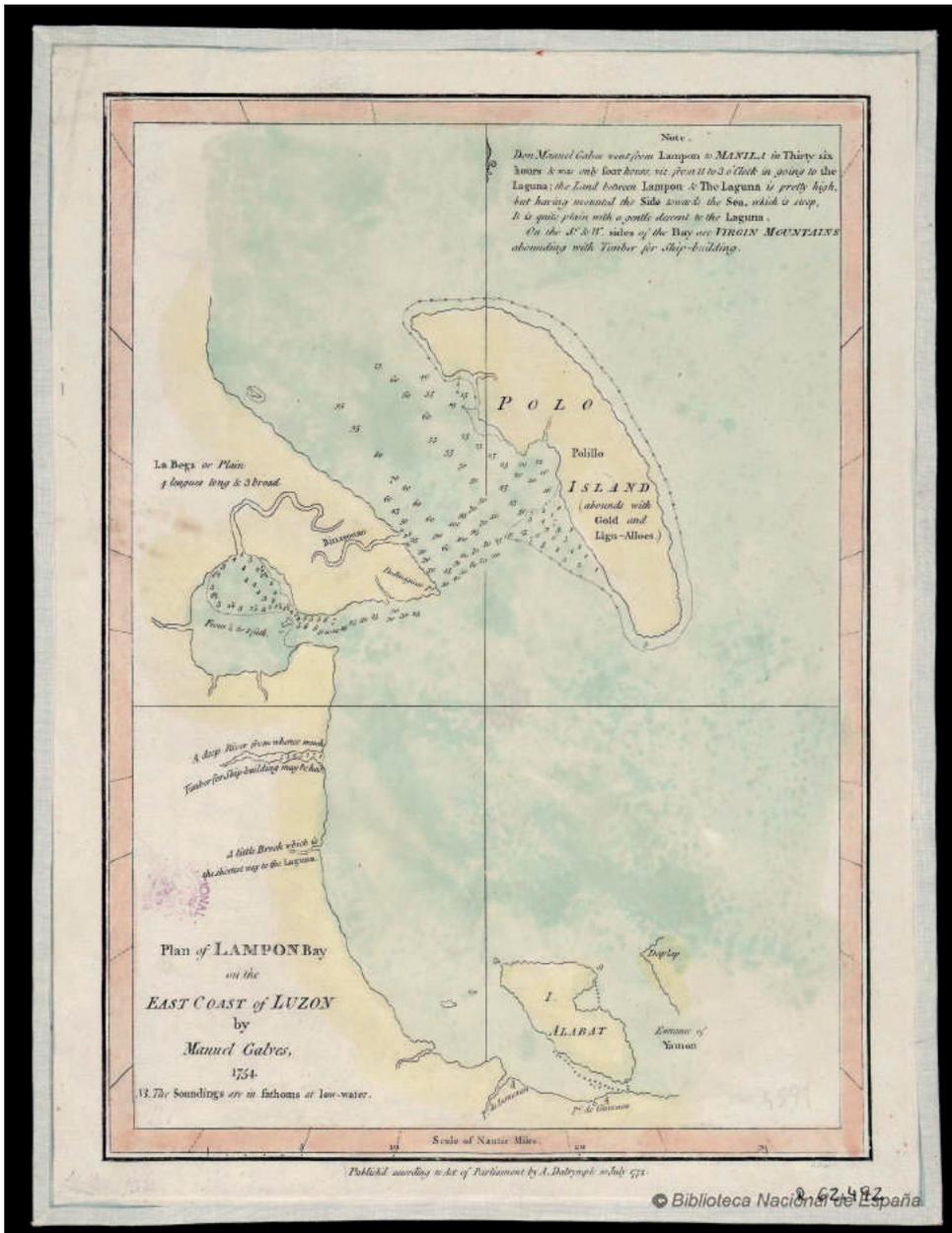
El segundo mapa es una ampliación de una parte del primero, focalizada en las islas Filipinas, donde se aprecian con detalle, a modo de comparación, los dos derroteros con ambas cabeceras en Filipinas: Cavite-Acapulco y Lampón-Acapulco, se titula: *Plano de las Yslas Philipinas en punto cresido para la mejor inteligencia de las dos derrotas antigua y nueva como assi mismo su vuelta a Acapulco.*⁴ Ambos mapas fueron realizados en 1750 por el piloto de la Real Academia de Pilotos de Cádiz José Francisco Badaraco, y actualmente se conservan en el Museo Naval de Madrid.⁵

2 <http://fundacionmuseonaval.com/el-galeon-de-manila-la-ruta-espanola-que-unio-tres-continentes.html> [consulta: 08/07/2019].

3 <https://catedranaval.com/2016/08/31/documento-del-mes-de-marzo-de-2015/> [consulta: 08/07/2019].

4 http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/01cienciamuseo--01informacion-museo-naval--02prensa-museo-naval--01noticias-2016--09SEPTIEMBRE-GALEONMANILAesjsessionid=5RQth8LJYYLbK2vpLrTJqmKdcLnNXyzJr-vQHpTZrXnCpLDddP2Gc1717873538?_selectedNodeID=2735093&_pageAction=selectItem [consulta: 08/07/2019].

5 AMNM, Ms. 58-15



Mapa 2. Bahía de Lampón. Dominio público, Órgano de Historia y Cultura Naval. Ministerio de Defensa.

La bahía de Lampón (actualmente bahía de Lamón o Lamon Bay) es una enorme ensenada que se encuentra en la vertiente oriental de la isla de Luzón, en la actual provincia de Quezón. Está protegida por una isla grande frente a ella, en el norte de la bahía, que actúa a modo de parapeto, la isla de Polo (actual Polillo). El estrecho de Polillo, separa ambas islas. Más al sur se sitúa una isla alargada, Alabat, que protege el sur de la bahía, en la que aún se puede localizar la población de Maubán, otro de los puertos citados en la documentación que fueron utilizados por los navegantes de la Carrera del Galeón. El puerto de Lampón, objeto de nuestro estudio, está situado en una pequeña bahía cerrada frente a la isla de Polo, se corresponde actualmente con la población de Real, y dista unos 70 Km. de Manila.

El sistema comercial del Galeón compartía algunos elementos con la Carrera de Indias, como el régimen de monopolio, el puerto único y un régimen periódico de navegación. Una primera Real Orden, promulgada en enero de 1593, a la que posteriormente se fueron sumando más leyes, reguló el tráfico marítimo de los galeones entre Filipinas y Nueva España, quedando establecidos como puertos cabecera Cavite, en la bahía de Manila y Acapulco en la costa del Pacífico del virreinato de Nueva España.⁶

Rastreando la historiografía reciente sobre el comercio del Galeón de Manila y la navegación entre Filipinas y Nueva España (SCHURZ, 1992; YUSTE LÓPEZ, 1994, 2000, 2007; SALES-COLIN, 2000; MARTÍNEZ SHAW, 2003; BONIALIAN ARDASH, 2012) sólo hemos encontrado dos referencias a la utilización de la bahía de Lampón en lugar de Cavite como una de las cabeceras del derrotero entre las Filipinas y Nueva España. Miquel Luque Talaván nos aporta una pequeña pista cuando menciona la solicitud del fiscal de la Audiencia de Manila, Juan de Bolívar Cruz, para que las naos que se despachasen desde Cavite, fueran al puerto de Lampón y no al de Cavite (LUQUE TALAVÁN, 2003: 343). José Miguel Herrera Reviriego es más explícito al mencionar que en 1662, ante la ausencia de naos en Acapulco, el virrey ordenó traer una embarcación de Guatemala, el *San Damián*, cuya fragilidad despertó serias dudas sobre su capacidad para cruzar el Pacífico. Por este motivo, se ordenó a su capitán dirigirse directamente a Lampón y no a Cavite. Las razones expuestas para justificar el cambio de puerto fueron que la travesía desde Acapulco hasta Lampón requería menos tiempo de navegación y era más segura, porque evitaba cruzar el estrecho de San Bernardino (HERRERA REVIRIEGO, 2012: 151-164).

Por el contrario, sí hemos encontrado menciones a Lampón y a la ensenada de Maubán, situada en la misma línea costera al sur de Lampón, en la historiografía de los siglos XVII y XVIII, concretamente en algunas de las relaciones históricas escritas por religiosos, sobre lo acaecido en Filipinas en relación con sus respectivas órdenes religiosas durante el siglo XVII. En este sentido, el dominico Baltasar de Santa Cruz en su *Historia de la Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China*, menciona la llegada a Lampón de dos pataches. El primero entró en la bahía de Lampón en julio de 1648, aprovechando la niebla para huir de un buque holandés que estaba al acecho. Santa Cruz destaca como providencial para las Filipinas la llegada del patache, porque desde 1645 no habían viajado los galeones desde

⁶ Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias, 1691, t. III, libro IX, título 45, Ley xv.

Acapulco por temor a ser interceptados por los holandeses, que habían bloqueado con sus escuadras todas las posibles rutas y la colonia, en consecuencia, no había recibido el ansiado «socorro» novohispano. El segundo barco entró en Lampón en 1653, también era un patache. En ambas embarcaciones llegaron religiosos dominicos a Filipinas (SANTA CRUZ, 1693: 159, 257, 428). Fernando Blumentritt recogió en su obra sobre los ataques holandeses a Filipinas casi literalmente el relato de este suceso, narrado por el padre Santa Cruz (BLUMENTRITT, 1882: 57).

El jesuita Pedro Murillo relata que en julio de 1643 entró un galeón en Lampón. Su capitán seguía las instrucciones impartidas por el gobernador, Sebastián Hurtado de Corcuera, a los generales al mando de los galeones, para que, en adelante, todos los bajeles que hacían la Carrera entraran y se despacharan desde Lampón. El objetivo era evitar que fueran atacados o capturados por la escuadra holandesa apostada en la boca del estrecho de San Bernardino. Murillo menciona que en el barco llegaron cuarenta y siete misioneros a Filipinas (MURILLO, 1749:134). Felipe M. de Govantes también recoge en su obra la llegada de algunos navíos a Lampón en las décadas de los cuarenta y cincuenta del siglo XVII (GOVANTES, 1877: 187, 236, 435). En cualquier caso, estas menciones sobre la llegada de embarcaciones de la Carrera del Galeón a la bahía de Lampón, o sobre el despacho de embarcaciones hacia Acapulco desde esa misma bahía, en la mayoría de los casos se debieron a decisiones políticas y estratégicas para evitar que las escuadras holandesas, al acecho de los galeones, los apresaran. En otros casos estos autores también hacen referencia a que algunas embarcaciones no pudieron tomar la embocadura del estrecho de San Bernardino sin correr graves riesgos, debido las inclemencias climatológicas como vendavales, corrientes marítimas, etc., tuvieron que desviarse de su derrota para buscar refugio en alguna de las ensenadas que actuaban como puertos naturales, atracando en Lampón o en la vecina Maubán. Lo cierto es que la bahía de Lampón, en la que venían a desembocar varios ríos, al quedar protegida por la isla de Polo, disfrutaba de unas características ventajosas de seguridad, tanto para el despacho de las naos, como para que éstas atracaran y descargaran después de la penosa travesía del Pacífico. Polo actuaba como una pantalla defensiva, frenando la entrada de los temibles vientos del este e impidiendo la visión desde el océano de lo que ocurría en el puerto y en parte de la costa. Y precisamente por estas características se convirtió desde principios del siglo XVII en un punto de referencia a la hora de buscar refugio para los navegantes de la Carrera, cuando sus bajeles eran perseguidos por embarcaciones holandesas, o sorprendidos por alguno de los frecuentes huracanes que asolaban la zona.

Tomando como punto de partida las menciones a la bahía de Lampón relatadas en la historiografía, que hemos referido, el primer objetivo de este trabajo es analizar si Lampón en el siglo XVII realmente llegó a sustituir a Cavite como cabecera filipina de la Carrera tanspacífica, en qué contextos y durante cuánto tiempo. Completaremos nuestro estudio analizando las menciones a la utilización de Lampón realizadas en el siglo XVIII, que hemos encontrado, para aclarar si hubo continuidad o no.

2. LAMPÓN EN EL SIGLO XVII: LA ESTRATEGIA DE LOS GOBERNADORES FRENTE AL ENEMIGO HOLANDÉS

El abandono español de la guarnición de Kelungen en Formosa (Taiwan) en 1642, se decidió en una Junta de Guerra celebrada en la Audiencia de Manila por la imposibilidad de defenderla ante la escasez de hombres y medios. Supuso el fin de la presencia española en la isla de Formosa. La principal consecuencia fue que consolidó la presencia de los holandeses de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) en la región y les alentó llevar a cabo una ofensiva sobre el archipiélago filipino (SCHURTZ, 1992: 305). Esta ofensiva se inscribe en los intentos de la Compañía de las Indias Orientales, la Verenigde Oost Indische Compagnie (VOC) de reforzar su expansión mercantil y colonizadora en la amplia región del Mar de China y del sur del Pacífico (OLLÉ, 2005: 275-290; CRESPO SOLANA, 2013: 479-507; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371). Durante la primera mitad del siglo XVII Filipinas vivió un estado de guerra permanente debido a los reiterados ataques de los corsarios holandeses (SALES-COLIN, 2009: 149-176). De hecho, la correspondencia de los gobernadores de esta época al rey ha dejado patente sus reiteradas y desesperadas reclamaciones para que les enviaran hombres, armas, pertrechos y dinero para construir embarcaciones para la defensa de los múltiples frentes conflictivos del archipiélago (SALES COLIN, 2005: 795-794). En algunos momentos puntuales estos ataques se intensificaron, como ocurrió durante la década de los años cuarenta, cuando las islas controladas por los españoles fueron sometidas a un implacable acoso de sus costas, puertos, barcos y de las derrotas interiores entre las numerosas islas por las que se realizaba el comercio interior. Esta situación se prolongó más allá de la Paz de Westafalia de 1648, que puso fin a la guerra entre ambas naciones (SCHURTZ, 1992: 302 y ss.).⁷ Como han indicado varios autores, esta situación de guerra obligó a los holandeses a aglutinar muchos recursos en hombres, barcos y dinero en su colonia asiática para consolidar su presencia en la región. Esta concentración de medios y hombres para intentar apoderarse de las Filipinas y capturar los galeones que llegaban cargados de plata desde Acapulco evitó que desviarán su atención hacia la vertiente del Pacífico de los virreinos americanos. Especialmente, al espacio marítimo por el que navegaban los galeones del comercio peruano cargados de plata entre El Callao y Panamá, convirtiendo a las Filipinas en un auténtico bastión defensivo de estos territorios americanos del Imperio (SCHURTZ, 1992: 268; ALONSO ÁLVAREZ, 2009; CRAILSHEIM, 2014: 133-152; GAUDIN, 2017: 113-133).

Fue una época de gran precariedad defensiva para las islas, por la falta de embarcaciones de guerra y de hombres para hacer frente a las escuadras holandesas desplegadas por múltiples rincones del archipiélago. Para completar la visión del estado de guerra permanente que padeció el archipiélago, agravado por la escasez de recursos defensivos, es obligado mencionar otros factores que jugaron un papel destacado. En primer lugar, los distintos frentes abiertos, prolongados en el tiempo, por la incesante guerra de corso que los musulmanes, asentados en el sur del archipiélago, practicaban sobre las islas que controlaban los españoles.

⁷ BNE, Ms. 2349-II, vol. VII. «Filipinas contra holandeses, Manila, 18/06/1648».

Una lucha astutamente alentada por los holandeses para obligar a los españoles a dividir su atención y sus recursos defensivos entre varios objetivos. Por otro lado, la obstinación de la corona y de los gobernadores filipinos por mantener la presencia española en las Molucas, a pesar del enorme esfuerzo que supuso, hasta que se vieron obligados a abandonarlas en 1662 (BARRANTES, 1878; RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, 1993: 279-294; LUQUE TALAVÁN, 1999: 57-86; SALES-COLIN, 2005: 775-794; CAMPO LÓPEZ, 2017: 51-80; 2018: 9-30). La guerra permanente con múltiples frentes fue la causa de que los gobernadores, además de reclamar insistentemente el envío de dinero y hombres para reforzar las tropas, se vieran obligados a buscar soluciones inmediatas y efectivas para mantener la presencia española en Asia, para continuar con la navegación transpacífica, único nexo entre la lejana colonia y el virreinato de Nueva España, para evitar que se capturara algún galeón, así como un ataque a Manila, que fue sitiada en múltiples ocasiones (BLUMENTRITT, 1882).

A principios de la década de los cuarenta, los reiterados intentos de sitiar Manila y la falta de navíos para enfrentar a los holandeses incrementó el temor a un ataque a la ciudad de Manila y al cercano puerto de Cavite. En consecuencia, el gobernador Hurtado de Corcuera dispuso una batería de medidas para su defensa. Ordenó construir fosos y contrafosos, una entrada cubierta a la ciudad y puentes levadizos en las zonas más vulnerables, no dudando en coger él mismo la azada para motivar a la gente y acelerar los trabajos, según afirmaron los oficiales reales en su correspondencia con la corte. El hecho de que el propio gobernador estuviera al frente de la defensa de la ciudad, inspiró respeto a los enemigos, conocedores de las hazañas militares del gobernador en las Guerras de Flandes (GONZÁLEZ ALONSO, 2012: 199-218). Igualmente, el gobernador había emprendido la construcción y reparación de los baluartes y las fortalezas situadas en los puntos más vulnerables de la costa.⁸ Sin embargo, a pesar de haber reforzado las defensas de Manila, las costeras y las del puerto de Cavite (HERRERA REVIRIEGO, 2015:573-587), los holandeses persistieron en sus intentos de sitiar Manila y, especialmente, de bloquear la llegada de los galeones a Cavite e intentar capturarlos. Por lo que la decisión política y estratégica más significativa tomada por el gobernador, que luego continuaron sus sucesores durante algunos años, fue el cambio del puerto cabecera en Filipinas, Cavite, por el de Lampón. Una decisión que contravenía lo establecido en las Leyes de Indias y que requería una explicación. Los oficiales reales de la Audiencia de Manila en una carta dirigida al rey en julio de 1643 justificaron la decisión del gobernador por su obligación de salvaguardar el comercio y mantener abierta la comunicación con el virreinato, del que dependían para su defensa gracias a los situados que enviaba el virrey: los hombres que integraban las tropas, el armamento, los pertrechos y el situado. En la misma carta le comunicaban el éxito del cambio de puerto. Los navíos de la Carrera, la almiranta, *Nuestra Señora de la Encarnación*, y la capitana, *Nuestra Señora del Rosario*, habían sido despachados por el gobernador Hurtado de Corcuera en 1642 desde Lampón hacia Acapulco. Ambas naos habían regresado felizmente en 1643 a Filipinas, atracando y descargando la plata en la misma bahía. Los oficiales reales también relataron al monarca algunos pormenores en torno al cambio de

8 AGI, Filipinas, 31, N. 4. Manila, 20 de julio de 1643. Los oficiales reales al rey.

puerto. Ante la falta de embarcaciones y de hombres para hacer frente y repeler a la escuadra holandesa apostada en la boca del estrecho de San Bernardino, el gobernador decidió cruzar la cordillera central de Luzón para recorrer personalmente la «contracosta» y asegurarse de que Lampón era un fondeadero seguro y apto para los galeones, que permitiera las tareas de carga y descarga.

En 1643 Hurtado de Corcuera despachó nuevamente las dos embarcaciones hacia Acapulco desde Lampón, sin embargo, unos recios temporales obligaron a la capitana a regresar a Lampón. En cambio, la almiranta consiguió llegar a Acapulco. En 1645 el navío emprendió el viaje de regreso a Filipinas, pero cuando se hallaba cerca de la costa oriental de Luzón, un temporal lo arrastró hacia el norte, viéndose el capitán obligado a buscar refugio para asegurar la plata en una ensenada del cabo del Engaño, en el extremo nororiental de la provincia de Cagayán. Cuando el estado de la mar permitió reanudar la navegación sin correr demasiados riesgos, la embarcación se dirigió a Cavite, donde fondeó. Precisamente en esa embarcación llegó a Filipinas el nuevo gobernador, Diego Fajardo Chacón, quien tomó posesión del cargo en agosto de 1644. El éxito del cambio de puerto hizo que el nuevo gobernador ordenara al año siguiente despachar nuevamente las dos embarcaciones de la Carrera hacia Acapulco desde Lampón, donde habían sido reparadas, aderezadas y cargadas.⁹ De lo que se deduce, que en Lampón se habían construido las estructuras necesarias para el despacho de embarcaciones.

A partir de 1645 el virrey, conde de Salvatierra, conocedor de la situación de acoso a que estaba sometida la colonia, y de que Lampón también estaba vigilada por una escuadra holandesa, decidió no enviar galeones con la plata. Sin embargo, para no dejar la colonia completamente sin recursos, en 1648 arriesgó a enviar un patache, el *Buen Jesús*, con un situado de 97.000 pesos y 100 hombres para reforzar las tropas filipinas (Sales Colin, 2000: 103 y ss).¹⁰ En cuanto el patache se aproximó a la costa, fue avistado por alguno de los muchos navíos que los holandeses habían desplegado a lo largo de toda la costa a la caza de algún galeón. El patache fue perseguido, pero su capitán, aprovechando una intensa niebla, consiguió entrar en la bahía de Lampón y refugiarse en el cauce de uno de los ríos que desembocaban en ella, donde descargó la plata y las mercancías para ponerlas a salvo. Para evitar que los holandeses apresaran el patache decidió incendiarlo, sin embargo, esta decisión le valió una dura reprobación del gobernador, y que la Audiencia de Manila le condenara a muerte.¹¹ No obstante, la proeza de haber conseguido evitar a la escuadra holandesa y salvar la plata, sirvió de atenuante para que se le perdonara la condena. En la decisión influyó el hecho de que ese año, se había despachado desde Cavite la capitana hacia Acapulco, y a final de 1649 todavía no había regresado, ni se tenían noticias de la embarcación. Lo que, sin duda, magnificó aún más la gesta del capitán del patache.¹² El gobernador Diego Fajardo, a pesar de los pocos medios navales con los que contaba, pudo armar

9 AGI, Filipinas, 31, N. 7. Manila, 11 de agosto de 1744. Los oficiales reales al rey.

10 Los pataches y las fragatas, eran embarcaciones de menor porte y calado, y mucho más ligeras que los galeones. Fueron utilizados como «avisos» para llevar noticias, situados, hombres o pertrechos militares en ambas direcciones de la Carrera transpacífica.

11 AGI, Filipinas, 9, R. 1.N. 6. Manila, 31 de julio de 1749. Diego Fajardo al rey.

12 AGI, Filipinas, 31, N, 17, Manila, 27 de julio de 1749. Los oficiales reales al rey.

varios navíos para enfrentar a las escuadras holandesas, que intensificaron sus ataques entre 1646 y 1648, derrotándolas en varios enfrentamientos en distintos puntos del archipiélago a pesar de la desproporcionada desigualdad de fuerzas con respecto a los holandeses (SCHURTZ, 1992: 305-306; SALES-COLIN, 2000: 136; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2014: 331-371).

Después de la Paz de Westfalia con Holanda de 1648 remitió algo la intensidad de los ataques holandeses, pero la bahía de Lampón se siguió utilizando para fondear y despachar galeones de forma alternativa con Cavite, aunque ya no por motivos defensivos, como había sido el caso en los años precedentes. En 1658 fondeó y descargó su contenido el galeón *San José*, ejerciendo de capitana de la flota. Su general, el joven veinteañero Diego Ortiz de Largacha, que era vecino y regidor de Veracruz¹³ y había heredado una importante fortuna, fue nombrado capitán del puerto de Lampón por el gobernador Manrique de Lara,¹⁴ quien también le nombró general para el viaje de regreso a Acapulco del *San José* de 1660. El navío fue aderezado y cargado en Lampón, «con que los gastos que ha habido en el acarreo de todos los bastimentos y demás géneros han sido muy crecidos a V.M. y a los vecinos de esta ciudad, por ser los caminos muy malos y estar tan distante de esta ciudad». Cuando el tesorero de la Audiencia, José Manuel de Vega, encargado de fiscalizar la carga, constató que el navío estaba excesivamente sobrecargado y que apenas quedaba sitio ni para los bastimentos de la gente de mar, ni para la artillería para la defensa en caso de un ataque, decidió apostar un cuerpo de guardia junto al buque para evitar que se introdujera más carga mientras solucionaba el problema. En su ausencia del puerto, Ortiz de Largacha amenazó de muerte a los guardias, que huyeron asustados, y siguió embarcando mercaderías en vez de los necesarios bastimentos, sin que al fin el tesorero pudiera evitarlo.¹⁵ Las denuncias del tesorero y las de otros oficiales reales sobre este incidente llegaron a tratarse en el Consejo de Indias, sin embargo, el fiscal renunció a dar una sentencia por no contener el expediente pruebas ni testimonios.

En 1660 se despachó la nao *Nuestra Señora de la Limpia Concepción* desde Lampón. Un recio temporal la obligó a refugiarse en la boca del estrecho de San Bernardino, desde donde consiguió navegar hasta Cavite. Tras ser reparada y nuevamente aderezada, se hizo a la vela hacia Nueva España desde Cavite.¹⁶ Pocos días después, se tuvo noticia en Manila de la inminente llegada del galeón *San José*, que se había despachado desde Acapulco en 1659. Como llegaba medio desarbolado, su capitán dio fondo en la ensenada de Naga, en la provincia de Camarines, a unas 100 leguas de Manila, para repararlo y poder continuar la navegación. En 1661 fue despachado hacia Nueva España desde Naga.¹⁷ En 1666 entró en Palapa el galeón *Nuestra Señora de la Concepción* proveniente de Acapulco, que se había despachado en año anterior desde Cavite. Fue aderezado y enviado nuevamente

13 AGI, México, 187, N. 24.

14 Sobre este gobernador véanse PRIETO LUCENA (1984) y PICAZO MUNTANER (2013).

15 AGI, Filipinas, 31, N. 49. Manila, 30 de julio de 1659. Los oficiales reales al rey. Manila, 3 de agosto de 1759, José Manuel de la Vega al rey.

16 AGI, Filipinas, 32, N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey.

17 AGI, Filipinas, 32, N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey.

a Acapulco.¹⁸ A partir de la década de los setenta no hemos encontrado en la documentación referencias a que el puerto de Lampón volviera a ser utilizado para despachar galeones.

CUADRO 1
Embarcaciones despachadas desde Lampón¹⁹

Año	Embarcación	Incidencias
1642	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
1643	Nuestra Señora de la Encarnación	Arribó a Lampón por temporal. Se despachó de nuevo
	Nuestra Señora del Rosario	Arribó a Cavite. Se despachó de nuevo
1644	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
1645	Nuestra Señora de la Encarnación	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora del Rosario	Llegó a Acapulco
	San Luís (¿) Hay contradicción en las fuentes	
1646	San Diego	Arribó a Cavite tras ser atacado por holandeses
1650	San Diego	Arribó a Cavite por temporal
1655	San Francisco Javier (Capitana)	Llegó a Acapulco. En el viaje de regreso naufragó frente a Borongán
	Almiranta	
1659	San José	Llegó a Acapulco
	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Llegó a Acapulco
1660	Nuestra Señora de la Limpia Concepción	Arribó a Cavite por temporal. Se despachó en 1661 desde Cavite
	San José	

FUENTE: AGI, Filipinas, 9, 22, 31, 32. Cruikshank, B. Manila Galleon Listing, <https://sites.google.com/site/manilagalleonlisting/home> [consulta: 08/07/2019].

¹⁸ AGI, Filipinas, 9, R, 3, N, 50, Manila, 4 de agosto de 1667, el gobernador Diego Salcedo al rey.

¹⁹ Los años que faltan en el cuadro se despacharon los galeones desde Cavite o no se despacharon.

Dentro de la documentación citada sobre la reiterada utilización del puerto de Lampón como alternativa a Cavite durante los años centrales del siglo XVII, no hemos encontrado descripciones ni de la amplia bahía que albergaba estos puertos a lo largo de la costa oriental de Luzón, ni de los propios puertos o de las poblaciones en que éstos se hallaban. Tampoco sobre las construcciones que necesariamente se tuvieron que levantar en Lampón para su defensa, el aderezo de los navíos, o su carga y descarga. Necesariamente se tuvieron que construir almacenes para la custodia las mercancías y la plata, así como para los pertrechos de las maestranzas para habilitar los bajeles. Tampoco hay rastro documental de cómo se organizó el traslado de la plata y de las mercancías entre el puerto de Lampón a Manila o Cavite y viceversa. A pesar de no estar muy distantes Lampón de Manila (unos 70 Km.), el recorrido a pie, cruzando Luzón de este a oeste, exigía superar un altiplano traspasando una zona boscosa que, por las características orográficas del terreno llevaba varios días y podía verse complicada por la incidencia de lluvias y vendavales, según en qué época del año se hiciese la travesía.

Teniendo en cuenta las peligros ocasionados por los condicionantes geográficos y climatológicos, los problemas que entrañaba la distancia entre Lampón y Manila y la progresiva disminución de los ataques de los holandeses en la segunda mitad del siglo XVII, lo más probable es que tras un periodo de utilización alternativa de Lampón, Cavite y, ocasionalmente, otros puertos como el de Naga en Camarines, se volviera a utilizar prioritariamente Cavite como puerto cabecera. Tras el progresivo abandono, para evitar que Lampón fuera ocupado y utilizado por el enemigo, en 1659 el gobernador Manrique de Lara ordenó abandonar completamente el puerto, demoliendo el baluarte que resguardaba el puerto de Lampón, retirando toda la tropa estacionada en él para resguardarlo, y echando abajo e incendiando todos los edificios, incluso las casitas y los camarines.²⁰ En consecuencia, tras la destrucción de las infraestructuras necesarias para el despacho de los galeones, el puerto volvió a ser utilizado ocasionalmente como refugio, y con el paso de los años fue cayendo en el olvido que la bahía de Lampón había sustituido durante unos años a Cavite.

Hay otro factor que, sin duda, influyó decisivamente en la decisión de restituir Cavite como cabecera de los galeones y abandonar definitivamente Lampón. Se trata de las presiones que ejercía la oligarquía mercantil de Manila para mantener a toda costa Cavite como puerto cabecera de la Carrera en Filipinas, negándose a acceder a cualquier intento de cambiar el puerto o incluso el derrotero de los galeones. La principal razón de estas presiones estaba en que el derrotero, que seguían los bajeles desde que se hacían a la vela en Cavite hasta que tomaban el Pacífico por el estrecho de San Bernardino, facilitaba un contrabando de magníficas dimensiones (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83; BARRIO MUÑOZ, 2012: 493-502; BAUDOT MONROY, 2013: 341-379; BAUDOT MONROY, 2016: 441-469). Y es que el derrotero entre Cavite y San Bernardino implicaba cruzar un vericuetto de islas e islotes con múltiples calas, ensenadas y cuevas, en las que embarcaciones de menor porte esperaban el paso de los galeones para introducir en ellos de forma

²⁰ AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 30v-31r

fraudulenta mercancías fuera de registro en el viaje de ida a Nueva España, o descargar la plata no registrada embarcada en Acapulco. A pesar de que este derrotero implicaba más tiempo de navegación y graves riesgos para la seguridad de las embarcaciones, por los vientos reinantes entre las islas y las corrientes marítimas, que habían ocasionado numerosos naufragios desde el inicio de la navegación regular transpacífica en el siglo XVI (ISORENA, 2015: 52-83), todos los intentos de modificarlo (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83) habían fracasado por la presión de la oligarquía de Manila.



Mapa 3. Isla de Luzón, 1887, Instituto Geográfico Nacional, S1-148-11. Dominio público. <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/002444.html> [consulta: 08/07/2019].

3. LAMPÓN EN EL SIGLO XVIII: EL INTENTO DE RESTABLECIMIENTO DEL PUERTO

Veamos ahora cómo Lampón se vio rescatado del olvido unos cien años después de haber sido abandonado. Como hemos mencionado, desde el siglo XVII había habido intentos de modificar el derrotero que recorrían las naves que hacían la Carrera del Galeón, desde que se aproximaban al archipiélago y enfilaban el estrecho de San Bernardino hasta que echaban el ancla en Cavite y viceversa por la peligrosidad que implicaba, pero no fue hasta principios del siglo XVIII cuando las autoridades filipinas presentaron una propuesta seria y factible a la Secretaría de Indias. El gobernador Fernando Valdés y Tamón (1729-1739) presentó al secretario de Indias un proyecto para sustituir el derrotero tradicional por otro, inspeccionado y descrito por el piloto de la Carrera del Galeón, Enrique Herman. Los navíos zarpaban de Cavite bordeando Luzón hacia el norte, para cruzar los cabos de Bojador y del Engaño y salir al Pacífico (DÍAZ-TRECHUELO, 1956: 1-83; BARRIO MUÑOZ, 2012: 243-281; Baudot Monroy, 2013: 341-379 y 2016: 441-467). Esta propuesta, en ningún caso consideraba un cambio del puerto cabecera, solo del derrotero por el que debían navegar los navíos de la Carrera, por lo que Cavite seguiría siendo el puerto cabecera en las Filipinas. El derrotero propuesto por Enrique Herman, después de ser analizado por los cosmógrafos de la Casa de la Contratación, fue aprobado por el Consejo de Indias y su ejecución fue ordenada al gobernador por la Secretaría de Indias. Sin embargo, ningún gobernador consiguió superar los obstáculos de la oligarquía para ponerlo en práctica. Hubo que esperar a que la Secretaría de Indias en 1778 nombrara gobernador a un marino, José Basco y Vargas, y a que éste encomendara la gestión de la Carrera y la navegación de los galeones a marinos de la Armada española (BAUDOT MONROY, 2016: 441-467; BAUDOT MONROY, 2019: 163-192).

Pero antes de que esto sucediera, sí hubo un intento de cambiar Cavite por Lampón. El 29 de febrero de 1756 el secretario del Consejo de Indias, José Ignacio de Goyeneche, emitió una Real Orden al gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, instándole a informar ampliamente sobre la propuesta que el fiscal de la Audiencia de Manila, José Joaquín Merino de Rivera, había trasladado al virrey mexicano en julio de 1753 para evitar la introducción fraudulenta de mercancías en los galeones.²¹ Según el fiscal Merino, el contrabando se llevaba a cabo durante la navegación de la embarcación desde Cavite, donde los fiscales consignaban y registraban la carga de los galeones, hasta el estrecho de San Bernardino, por donde la nave salía hacia el océano. Concretamente denunciaba la introducción fraudulenta de 400 bultos en el navío de línea *Santísima Trinidad*. Para evitar estos frecuentes fraudes, la propuesta de Merino consistía en trasladar la cabecera filipina de la Carrera de Cavite a Lampón, desde donde los navíos se hacían a la vela directamente al mar de Filipinas y de ahí enfilaban al océano Pacífico. Una navegación directa que hacía imposible la introducción de más mercancías que las registradas antes del momento en que los navíos se hicieran a la vela.

21 AGI, Filipinas, 335, L. 16, ff. 382r-383r. Buen Retiro, 29 de febrero de 1756.

El gobernador Arandía ordenó a los oficiales de la Audiencia abrir un expediente informativo, recopilando toda la información que encontrasen en los archivos de la Audiencia, tanto del fraude que había denunciado el fiscal Merino, como de su propuesta de cambiar el puerto hacia Lampón y de la utilización de este puerto como cabecera de la Carrera. A instancias de Merino, que aseguró sustentar su propuesta en un informe sobre una expedición del puerto de Lampón realizada por el piloto de la Carrera Manuel Galves y en el auto favorable al cambio de puerto del fiscal de la Audiencia Pedro Bolívar, Arandía también pidió el expediente sobre el reconocimiento geográfico de Lampón y la costa oriental de Luzón que había realizado en 1745 Galves, así como el mapa levantado durante dicha expedición por el piloto Manuel Galves, y el correspondiente informe favorable al cambio del Pedro Bolívar. Como no fue posible encontrar estos documentos en los archivos de la Audiencia, los oficiales reales pidieron a Manuel Galves que redactara una copia del informe original y que levantara un nuevo mapa. De la información que aportó el propio fiscal Merino, cuando fue preguntado formalmente en una primera audiencia, Arandía dedujo que se había tratado de una propuesta «hipotética», que Merino planteaba, bajo la condición de que se concediese al comercio filipino el retorno de toda la plata generada por la venta de las mercancías que transportaban los galeones en las ferias mexicanas, pagando por ella un precio de entre un 8 y un 10 por ciento. Según el fiscal Merino, con el cinco por ciento del primer pago se podría financiar la construcción del nuevo puerto en Lampón, así como la de un camino que permitiera el tránsito fluido de carros, animales y hombres desde Manila. Hecha esta primera inversión, el resto de los ingresos en plata supondrían un gran beneficio para la Real Hacienda, teniendo en cuenta que por aquellos años, según el fiscal, la Real Hacienda apenas ingresaba un cinco por ciento de la plata embarcada a causa del fraude. Merino había estudiado el informe de Galves, y basándose en él incluyó algunos de los argumentos de Galves a favor del nuevo puerto. El primero era que la duración de la navegación de los galeones entre Acapulco y Lampón y viceversa se reducía considerablemente, porque obviaban cruzar el estrecho de San Bernardino. Si cruzando San Bernardino, los navíos tardaban entre 6 o 7 meses en llegar a Acapulco, desde Lampón, enfilaban directamente el océano y apenas tardarían entre 3 meses y medio o 4 meses como mucho en llegar a Acapulco. Un segundo argumento estaba relacionado con la seguridad del derrotero. La navegación directa desde Lampón a Acapulco permitiría evitar el crecido número de pérdidas de bajeles que se producía de forma recurrente, cuando las embarcaciones cruzaban la rebuscada ruta entre islas e islotes hasta embocar el estrecho para enlazar el Pacífico, de los que había considerables ejemplos (ISORENA, 2015: 53-83).²² Sin duda, se trataba de dos argumentos de peso que obligaban a una reflexión sobre la propuesta de Merino.

El gobernador Arandía también pidió a los representantes de la ciudad y del comercio de Manila que informasen sobre la propuesta del fiscal Merino. Ambos estamentos se mostraron contrarios a cualquier cambio en el despacho de los galeones, argumentando profusamente sus posiciones en contra, para desmontar

²² AGI, Filipinas, 162, N. 19. Manila, 20 de julio de 1758. Pedro Manuel de Arandía al rey.

las ventajas del cambio de puerto que proponía el fiscal. Para completar el expediente informativo Arandía también pidió a los oficiales reales un listado de cuantos navíos se habían despachado desde Lampón y de su costo para la Hacienda. Sin embargo, como había ocurrido con el informe sobre la expedición de Lampón realizada en 1745 por Galves, tampoco fue posible encontrar en los archivos la documentación que había pedido el gobernador. Tan solo aparecieron datos sueltos sobre algunos efectos remitidos desde los almacenes de Cavite hacia Lampón, y solo de algunos de los años en los que desde este puerto se despacharon galeones durante el siglo XVII. Por ejemplo, en 1614 se habían enviado materiales y pertrechos sin especificar para la construcción del galeón *San Salvador*, que se había construido en Maubán; se encontraron también otra serie de datos de carga y data sobre algunos materiales remitidos para aderezar el navío *San Luis* en 1642; o sobre los efectos que se habían enviado entre 1668 y 1669 para el aderezo del galeón *Nuestra Señora del Buen Socorro*. Los oficiales de la Contaduría, encargados de realizar el cómputo del gasto de la actividad en torno al despacho de los galeones en Lampón, justificaron la imposibilidad de hacerlo por la escasez de datos que encontraron. Según argumentaron se debía, bien a que la documentación antigua era ilegible debido a la forma de las letras de los escribanos, o a que estaba completamente inservible por el deterioro causado por la humedad y las polillas. Concluían su informe determinando, que les resultaba completamente imposible establecer el costo de aderezar, pertrechar y bastimentar ni siquiera uno de los navíos de los que se habían despachado desde Lampón.²³ Ni siquiera pudieron especificar cuantos galeones se habían despachado.

Sin embargo, sí apareció la orden emitida por el gobernador Manrique de Lara el 24 de septiembre de 1659 para abandonar definitivamente Lampón, demoler el baluarte y todas las construcciones.²⁴ Al no poder encontrar más documentación original para incluir en el expediente que Arandía debía remitir al Consejo de Indias, el gobernador decidió incorporar al mismo la copia del informe de la expedición redactado por el piloto Galves con el mapa adjunto, y la argumentación de la Ciudad y del Comercio de Manila en contra de los cambios propuestos por el fiscal Merino.

La copia que presentó el piloto Manuel Galves del informe que había redactado y presentado en la Audiencia en 1745 sobre el reconocimiento que había hecho ese mismo año de la costa oriental de Luzón no podía ser más favorable para la opción que representaba Lampón frente a Cavite. En el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra (1739-1748), el gobernador Gaspar de la Torre²⁵ había mandado en 1740 realizar la exploración de las costas de Luzón para buscar derroteros y puertos alternativos. Al piloto Enrique Herman le encomendó repetir la expedición que ya había realizado unos años antes del derrotero alternativo zarpando de Cavite para cruzar por el norte de Luzón y enfilarse al Pacífico desde el cabo del Engaño y analizar su viabilidad para evitar cruzar el embocadero del San Bernardino (BARRIO MUÑOZ, 2012: 502). A Manuel Galves le

²³ AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 28v-30r.

²⁴ *Ibidem*, ff. 30v-31r

²⁵ *Diccionario biográfico, RAH*, en línea, consulta el 22 de julio de 2018. <http://dbe.rah.es/biografias/15977/gaspar-antonio-de-la-torre-ayala> [consulta: 08/07/2019].

encomendó inspeccionar los puertos de la costa oriental de Luzón, Casigurán y Lampón. La intención de Gaspar de la Torre a la hora de encargar las expediciones a ambos pilotos, no sólo contemplaba sustituir el derrotero tradicional a través de San Bernardino por el del norte de Luzón, sino también utilizar alguno de los puertos de la costa oriental como puertos alternativas a Cavite si el curso de la guerra lo requería. Por eso también ordenó a Galves inspeccionar los posibles caminos que se podrían abrir a través de los bosques hasta la Laguna de Bay y la disponibilidad de bastimentos y maderas para el aderezo de los navíos. Paradójicamente, Filipinas en 1745 se hallaba en una situación muy parecida a la vivida un siglo antes: en guerra contra una potencia europea, en este caso Inglaterra, que había desplegado una escuadra al mando de George Anson al Pacífico, convirtiéndose en una seria amenaza para la seguridad de las Filipinas y de los navíos que cruzaban el Pacífico. En esta ocasión los ingleses en junio de 1743 habían conseguido apoderarse del patache *Nuestra Señora de Covadonga*, alentando al Almirantazgo a enviar en el futuro otra escuadra al Pacífico con la intención de atacar Manila y mantenerse al acecho para capturar otro galeón (Glyn, 2002; Pinzón, 2008: 63-83).²⁶ La Secretaría de Marina ordenó la suspensión de la navegación transpacífica,²⁷ por lo que en 1744 no se despacharon galeones desde Cavite a Acapulco. Es en este contexto, en el que el gobernador, Gaspar de la Torre, había encomendado al piloto de la Carrera del Galeón, Manuel Galves la expedición de los puertos de Casigurán y Lampón en costa oriental de Luzón, rescatando la iniciativa puesta en marcha por sus antecesores cien años antes.

En su informe Galves aseguraba que no había podido llegar a Casigurán, distante doce leguas de Baler, por los fuertes vientos que dificultaron la navegación por esa parte de la costa. Las noticias que adquirió sobre el puerto de Casigurán de unos religiosos y de los prácticos del propio puerto indicaban que se trataba de una costa muy abrupta, con fondos pedregosos, numerosos acantilados y sin ninguna ensenada apropiada. El puerto, en cambio, al ser cerrado era seguro, aunque esta característica también dificultaba las tareas de carga y descarga de los navíos. Por estos motivos desaconsejaba totalmente Casigurán. El puerto de Lampón, del que adjuntó un plano, era seguro y estaba protegido tanto de los vientos como de las embestidas del mar. En la bahía había dos pueblos, Binangonan en el cauce un río y Polillo en la isla de Polo. Había abundantes aves, pescado, verduras, menestras y raíces, también era fácil conseguir alimentos de la cercana Tayabar. Al sur de la bahía se podía abrir un camino hacia la Laguna de Bay, desde el punto marcado en el mapa que levantó hasta el pueblo de Pangil, ya en la laguna. La distancia entre ambos era de unas diez leguas que, según Galves «en recorrerla tardará un indio bien cargado al más seis días (aunque los prácticos dicen que cuatro, y yo lo creo así)». Según sus cálculos en ocho días podría estar toda la carga de un galeón en Manila. El camino a recorrer, según él, era bastante cómodo, a pesar de las dos cuestas que tenía, una para subir desde el nivel del mar hacia el monte, que no llegaba a unos cien pasos, y la otra para bajar a la laguna. Al tratarse de

26 AGI, Filipinas, 256, N. 1. Expediente sobre la presa del patache *Covadonga* por los ingleses.

27 AGI, Filipinas, 121, N. 19. México, 22 de octubre de 1743. El marqués de la Ensenada al conde de la Fuenclara.

tierras blandas, fácilmente se podía facilitar la subida «caracoleando la cuesta con azadas y taquetaques». Para la construcción de navíos señaló en el mapa varios lugares idóneos para las botaduras, incluso de navíos de gran porte, así como para su fabricación y carena. En los bosques circundantes había maderas de todo tipo en abundancia, excepto molabe, que habría que traer de lugares al sur de la costa, como Maubán o Paracale entre los meses de abril y agosto, aprovechando la bonanza de los vientos en estos meses. Galves incluyó en su informe un detallado derrotero para entrar en el puerto, tanto de día como de noche.²⁸

El informe redactado por los representantes de la ciudad de Manila y de su comercio era bastante más voluminoso y rebatía todos los argumentos tan favorables para Lampón, que había utilizado Manuel Galves, incluyendo pruebas argumentales basadas, según ellos, en hechos ocurridos anteriormente de los que se tenía conocimiento en la memoria histórica de la ciudad, pero de difícil comprobación documental. Y, en cualquier caso, todos sus argumentos contradecían las bondades de Lampón frente a Cavite.²⁹ Los firmantes empezaban informando sobre las bondades del puerto de Lampón, que había demostrado ser un buen refugio durante los frecuentes vendavales que asolaban el Mar de Filipinas para los bajeles que lo surcaban, como ocurrió en 1641 cuando el capitán del galeón *Nuestra Señora de la Concepción Camboyana* se vio obligado a arribar viéndose arrastrado hacia el sur, hasta que pudo entrar en la ensenada de Maubán; o cuando en 1643 el capitán del galeón *Nuestra Señora de la Encarnación* arribó al puerto de Lampón al encontrar el embocadero de San Bernardino «infectado» de enemigos holandeses. Continuaban su informe exponiendo los inconvenientes que veían en la utilización de Lampón como puerto cabecera. Aunque el gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera había dispuesto que los galeones se despacharan desde Lampón, esta medida no se pudo mantener mucho tiempo como norma fija por las incomodidades del puerto. El propio gobernador las había experimentado y padecido cuando asistió al despacho de *La Camboyana*, a pesar de haber desplazado a Lampón desde Cavite la maestranza, los pertrechos y todo lo necesario para el aderezo y despacho de los bajeles. Precisamente después de esa experiencia, al año siguiente el gobernador decidió despachar el galeón *San Luis* desde Maubán, ordenando a su capitán que en el viaje de regreso entrara en Cavite. Durante 1650 y 1651 *La Camboyana* y el *San Luis* se vieron obligadas a invernar en Maubán, donde quedaron expuestas a los embates de la mar y del viento por tratarse de una ensenada muy abierta. No obstante, gracias a la protección de algunos riscos que formaban una herradura no sufrieron daños irreparables. Con estos ejemplos rescatados de la memoria histórica, pero sin apoyo documental alguno, los representantes de la ciudad y del comercio pretendieron demostrar y convencer de que Lampón y Maubán «solo para semejantes necesidades pueden servir», es decir como refugio ante las inclemencias meteorológicas, o para evitar a los enemigos cuando estos esperaban a los galeones en la embocadura de San Bernardino. Para ahondar

28 AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff. 1r-7r. Manila, 26 de febrero de 1745. Copia del informe de la expedición a Lampón de Manuel Galves.

29 *Ibidem*, ff. 12r-28r. Manila, 24 de mayo de 1758. Informe de la Ciudad de Manila y su Comercio.

en su argumento enumeraron los más de diez accidentes graves ocurridos a las naves «en el corto tiempo que se frecuentaron los viajes de Lampón».³⁰

Sobre el primer fundamento del memorial de Galves con el que avalaba su propuesta, alabando la abundancia de maderas «a la mano», incluso más que en las provincias de la Pampanga y Laguna de Bay, en las que tradicionalmente se realizaban los cortes de madera para la construcción de los galeones, los representantes de la ciudad y del comercio reconocían ser cierto el agotamiento de los bosques de esas dos provincias más cercanas a Cavite. No obstante, haciendo gala de un gran optimismo, se aventuraron a asegurar que por lo menos para aderezos y carenas todavía quedaba madera para unos veinte años. Pasados estos proponían empezar a cortar madera en los montes de Marigondon y Limbones durante los diez años siguientes, para dar tiempo a que los bosques que estaban más agotados se recuperasen. Si no se diera el caso, otra alternativa podría ser efectuar las talas en los bosques de la isla de Mindoro y en otros parajes fuera de Mariveles, como se había hecho en años pasados. Cuestionaban también la abundancia de maderas en Lampón. Según ellos, habría que talar toda la franja de bosque de la larga línea costera hasta Baler, siendo la conducción hasta Lampón ni tan «a la mano», ni tan fácil, como exponía Galves, por lo abrupto del terreno. En definitiva, con argumentos que sonaban lógicos en los oídos de quienes no conocían el terreno y que no dejaban de ser algo imprecisos y difíciles de demostrar intentaron decantar la opinión del lector del informe en contra de la supuesta abundancia de maderas de todos tipos en los bosques en torno a Lampón. Lo cierto es que las maderas abundaban en Luzón, pero era igual de cierto que las talas y la posterior conducción de los troncos era muy complicada por las distancias a recorrer y la orografía del territorio.

Sobre el segundo fundamento del informe de Galves, referido a intentar aliviar el trabajo a los naturales, los representantes de la ciudad y del comercio argumentaban que era muy loable, pero que en la antigüedad ya se había conseguido tenerlos contentos «con el cebo de la buena paga». Según ellos solo los adscritos a los cortes en la provincia de la Laguna habían «padecido» más que los que talaban en otras zonas, por tener que adentrarse en las profundidades de los bosques y acarrear los troncos por penosos barrizales durante largas distancias. Según ellos, la mayor cantidad de gente disponible en Cavite, facilitaba el reparto del trabajo, mientras que en Lampón, muy poco poblada, la carga laboral por indio necesariamente iba a ser mayor. En 1643, cuando se ordenó la creación del pueblo de Lampón con habitantes del pueblo más cercano, Binangonán, apenas se consiguieron unos setecientos tributos. Consideraban que si antiguamente, para transportar la carga de los galeones que fondearon en Lampón, había sido necesario movilizar un importante número de naturales de las provincias limítrofes, ahora, que se pretendía establecer una fábrica de navíos, iba a ser necesario aumentar el número de desplazados. El desplazamiento forzoso de la mano de obra autóctona empleada en la construcción naval y en los cortes de madera venía siendo habitual y generó un gran rechazo y no pocas revueltas por las pésimas consecuencias personales para los forzados y sus familias (CRAILSHEIM,

³⁰ *Ibidem*, ff. 26-27.

2014:133-152; ALONSO ÁLVAREZ, 2003: 13-42; VALDEZ-BUBNOV, 2019: 125-161). En el informe daban claramente a entender que les preocupaba menos la pésima situación de explotación a la que estaban sometidos los naturales, obligados a realizar cortes de madera, que el poco rendimiento que aportaban estos hombres, así como su resistencia a los traslados forzosos. Opiniones que se reflejaban en algunos de sus comentarios, como que «se sabía que los indios de la provincia de Camarines son como peces, que sacándoles de sus centros saltan si les dan lugar, o se mueren», en clara referencia a las revueltas motivadas por los traslados forzosos y a varios fallecimientos ocurridos,³¹ o cuando afirmaban que para conducir cien indios habían sido necesarios diez españoles. Con estos argumentos trataban de desmontar la afirmación de Galves acerca del alivio del trabajo de los naturales. Para comprender estas opiniones tan despectivas sobre a los operarios filipinos, hay que tener presente que tanto la movilización de mano de obra nativa, como la de recursos naturales y manufacturas locales fueron posibles en Filipinas por la existencia de la «encomienda» y del «repartimiento», dos figuras jurídicas que consolidaron la utilización forzosa de mano de obra nativa y su traslado fuera de sus respectivas comunidades (HIDALGO NUCHERA, 1995: 55-81).

Con explicaciones de lo más desalentador intentaron, igualmente, dismantelar la supuesta facilidad, descrita por Galves, para la conducción de la plata, mercancías y todo tipo de pertrechos hasta Cavite. Dentro de todo el argumentario que enumeraban para favorecer la opinión del lector en contra de Lampón, el punto más convincente no tenía discusión: los almacenes con todos los pertrechos, armamento, bastimentos, etc. necesarios para el apronto de las naos, estaban bien custodiados en Cavite y, realmente, era una locura tener que trasegar todos estos bienes durante días a lomos de naturales y de mulas hasta Lampón, donde ni había almacenes ni estaba garantizada la seguridad de los mismos. Además, la dureza del recorrido ocasionaba pérdidas en el acarreo y trasiego de los fardos.

El tercer fundamento se refería a evitar la exposición de las naves a los peligros que conllevaba cruzar el estrecho de San Bernardino, y era, según ellos, una enorme exageración, porque todas las naves que se dice se habían perdido cruzando el estrecho, habían naufragado o cuando navegaban desde Cavite hacia la embocadura del estrecho, sorteando el vericuerdo de islas e islotes, o antes de tomar la embocadura, viniendo de Nueva España. Dentro del estrecho, a ellos solo les constaban cuatro naufragios. Sustentaban su argumento con una larga lista de ejemplos de éxitos al cruzar el estrecho y con toda una serie de hipótesis bastante confusas sobre la dificultad de las maniobras de aproximación a la costa y entrada al puerto de Lampón. Especialmente si los dos navíos, la almiranta y la capitana, conseguían llegar a Lampón al mismo tiempo e intentaban entrar y fondear en el puerto. Inevitablemente se iban a molestar la una a la otra dificultando las maniobras y corriendo el riesgo de colisionar. Pero en realidad estas hipótesis, eran simples suposiciones que no aclaraban nada. Había tantos factores que influían

31 AGI, Filipinas, 32. N. 2. Manila, 20 de julio de 1661. Los oficiales reales al rey informando sobre la rebelión de los naturales de la Pampanga aliados con los de Bulacán y su represión a fuego y sangre, con varios fallecidos, entre ellos varios españoles.

en la navegación de un navío y en su aproximación y entrada en un puerto, que la retahíla de posibles supuestas desgracias para poner de manifiesto la mayor peligrosidad de entrar en Lampón frente a la entrada al estrecho San Bernardino, realmente no esclarecía nada, porque las circunstancias que describían podían darse en cualquier puerto, y no eran solo características de Lampón. Finalmente, concluían:

... De todo lo referido se manifiesta, que ni la falta de maderas de estas provincias y la abundancia de aquellas de Lampón, ni el cansancio y trabajo de los naturales, ni la conveniencia de ellos, ni los riesgos del embocadero ni los felices sucesos de Lampón, tienen bastante fundamento para dejar el puerto de Cavite, haciendo elección del dicho de Lampón, como se pretende para la carga y descarga del Galeón que anualmente se despacha a Nueva España, que es cuanto tenemos que informar siguiendo el superior decreto.³²

Cumplimentado el expediente con los testimonios de todas las partes y con las diligencias practicadas por los oficiales de la Audiencia, incluyendo los documentos antiguos que habían podido localizar en los archivos, Arandía lo envió a Madrid, para que el Consejo de Indias estudiara el expediente y emitiera su dictamen. El gobernador Arandía, en la carta que redactó para acompañar el expediente expuso las que, según él, fueron las razones para que el fiscal Merino solicitara formalmente al virrey de México el cambio de puerto.

Según había podido averiguar Arandía conversando con varios oficiales de la Audiencia, el contrabando que había denunciado Merino no se había producido en el tránsito desde Cavite hacia el embocadero, como constaba en la denuncia, sino en el puerto de Cavite. Merino, temiendo represalias, no se atrevió a hacer la correspondiente denuncia en la Audiencia Manila, por suponer que el gobernador, el marqués de Ovando, se hallaba involucrado en dicho contrabando. Esto le llevó a intentar que se verificase el decomiso de la mercancía introducida ilegalmente en el *Santísima Trinidad* en 1753 en el puerto de Acapulco. Por lo que envió su denuncia al virrey mexicano con la intención de que, tras la verificación de la carga por los oficiales de la Aduana de Acapulco, el expediente llegase al Consejo de Indias por la vía de la Audiencia de México. Según confesó Merino a Arandía, como eran muchas las denuncias de contrabando en los galeones, para asegurarse de que su denuncia era tenida en cuenta, la «vistió con capa de celo» aportando la solución de cambiar el puerto. Sin entrar a considerar la denuncia de contrabando, lo que no resulta de ser sorprendente por la gravedad del asunto, Arandía arremetió en su informe contra el fiscal, afirmando que lo peor de la estratagema de Merino fue valerse «del despreciable asunto del puerto de Lampón».³³

Cuando Arandía pidió a otro fiscal de la Audiencia de Manila la revisión del expediente abierto por Merino sobre el decomiso de la mercancía de contrabando, según Arandía, se constató la escasa solvencia de la denuncia del fiscal, al no estar sustentada en documentos y tratarse de datos de muy difícil comprobación.

32 AGI, Filipinas, 162, N. 19, ff, 12v-28v. Sala Capitular de Manila, 16 de junio de 1758.

33 *Ibidem*, fols. 1v-4r. Manila, 20 de julio de 1758. Pedro Manuel de Arandía al rey.

Merino había declarado que una persona difunta le había informado bajo secreto de los detalles sobre el «modus operandi» del contrabando en el puerto de Cavite, incluyendo los nombres de algunos responsables. Arandía terminaba su carta calificando como «despreciable» todo lo practicado por Merino en relación con la denuncia, dando así por concluidas las averiguaciones practicadas, que envió al Consejo.

A pesar de que alguno de los argumentos que aportaron los representantes de la ciudad y del comercio en defensa de su tesis no eran muy precisos, porque en parte se basaban en hipótesis, las conclusiones del fiscal del Consejo de Indias coincidieron con la postura que defendía la oligarquía de Manila, contraria al cambio de Cavite por Lampón. Los argumentos que sustentaban su sentencia fueron claros y suficientemente sólidos como para dar por finiquitada la cuestión del cambio de puerto. De los informes y diligencias practicadas por los oficiales de la Audiencia para informar el expediente, así como de la opinión del gobernador, el fiscal dedujo claramente que cambiar Cavite por Lampón no reportaba ninguna ventaja, ni para la Real Hacienda, ni para el comercio, dada la distancia existente entre Lampón y Manila, la dificultad para recorrer los caminos y para transportar mercancías y pertrechos, y así lo expuso en su sentencia:

... solo era bueno para la necesidad de una nao que de arribada llegue destrozada de los temporales, de que hay algunos ejemplares, pero nunca se puede establecer puerto, ni conservarse por las incomodidades y costos que tendría, y los riesgos y pérdidas a que estaban expuestos los navíos, y cuyos embarazos en lo antiguo hicieron que don Sabiniano Manrique de Lara diese providencia para que se destruyese un fuerte que había en Lampón y se retirase toda la gente que había en él. Y finalmente, Lampón se halla desierto y no puede haber gente que acuda a la fábrica que se hiciere, la distancia para el acarreamiento de pertrechos, víveres, y carga de las naos es grande y los caminos ásperos y en el rigor de las aguas, intransitables por lo que no se podrán acarrear ni en caballos ni en vacas. En vista de estas dificultades y la que ofrece, desde luego, la mutación de un comercio establecido en el puerto de Cavite con una intermediación a Manila donde se halla el gobernador y la Audiencia, a la vista para celar el contrabando, ¿qué costos no se ofrecerían para mudar la Armada, la artillería, el astillero y toda la maestranza? No encontrándose probabilidad alguna de beneficio y utilidad ni en el menor riesgo de la navegación, ni en los adelantos del comercio, por lo que le parece al fiscal no merece aprecio este proyecto, debiéndose quedar el puerto de Cavite en los términos en que está, y el de Lampón en el que lo puso por inútil don Sabiniano Manrique de Lara.³⁴

Es significativo que ni el gobernador Arandía, ni el fiscal del Consejo dieran en sus respectivos informes la importancia que tenía a la reducción del tiempo de navegación en casi la mitad del tiempo, desde que el navío se hacía a la vela desde Lampón hasta que llegaba a Acapulco. Porque, precisamente, tanto la reducción del tiempo en la navegación, como evitar el contrabando habían sido los argumentos utilizados por la Secretaría de Indias para ordenar a los gobernadores el cambio de

³⁴ *Ibidem*, Madrid, 26 de agosto de 1760, informe del fiscal del Consejo de Indias. Al final del folio se puede leer la conclusión de la sentencia del Consejo del 20 de noviembre de 1760: «Visto, y no hay que hacer»

derrotero. Tanto la postura del gobernador Arandía, como el dictamen del fiscal del Consejo sintonizaban con el intento de la Secretaría de Indias de combatir el contrabando cambiando el derrotero habitual de los galeones entre Cavite y el estrecho de San Bernardino, por otro alternativo por el norte de la isla de Luzón, pero siempre manteniendo la cabecera en Cavite (BAUDOT MONROY, 2013: 341-379; 2016: 441-467).

Aunque por falta de pruebas Arandía consiguió acallar momentáneamente la denuncia de contrabando, que Merino había enviado al virrey mexicano, ésta no cayó en el olvido. Dos años después, el virrey, marqués de la Amarillas, a instancias del Consejo de Indias ordenó a los oficiales reales de Acapulco abrir un expediente sobre la descarga del *Santísima Trinidad* para comprobar la veracidad de la denuncia.³⁵ Y en efecto, los oficiales confirmaron haber decomisado 400 piezas «sin dueño», que contenían canela, coral labrado y paños y loza fina de China entre otros bienes. Las piezas viajaban fuera de registro y sin identificar. Al no haberse presentado nadie para hacerse cargo de las 400 piezas, las tasaron en 28.558 pesos y cuatro reales. Como nadie reclamó las piezas cuando se anunció la subasta, se adjudicaron al mejor postor y el dinero resultante se ingresó en las Cajas mexicanas, después de que los oficiales reales recibieran el porcentaje que les correspondía. El virrey también ordenó al gobernador Arandía abrir diligencias contra los oficiales de mar que habían conducido el *Santísima Trinidad* en 1753 para descubrir a los culpables del fraude. Concretamente contra el capitán, el maestre, el contra maestre, el contador, el escribano el maestre de raciones, el guardián y el segundo guardián.³⁶ Seguir la pista a este caso de contrabando se aleja del objetivo de este trabajo, por lo que lo desarrollaremos en otro artículo.

Por estas mismas fechas el fiscal Merino solicitó al secretario de Indias, Julián de Arriaga, ser trasladado a España aparentemente por motivos de salud. Pero lo cierto es que no quiso seguir sometido a la presiones de Arandía, a quien denunció por amenazas unos años después.³⁷ A instancias de Arriaga la Cámara del Consejo de Indias estudió la solicitud de Merino, que fue aprobada en 1755. Merino podría incorporarse a la primera plaza de oidor que quedara vacante en una de las dos Chancillerías: Valladolid o Granada.³⁸

4. A MODO DE CONCLUSIÓN

Son varias las reflexiones que sugieren los intentos de cambiar el puerto de Cavite por el de Lampón. En primer lugar, desde el principio de la Carrera del Galeón Cavite había quedado establecido como puerto cabecera de la Carrera transpacífica, pero tanto Lampón como otros puertos de la costa oriental de Luzón habían constituido refugios para los navegantes que surcaban el mar de Filipinas y por circunstancias meteorológicas no conseguían tomar la embocadura del estrecho de San Bernardino para llegar a Cavite. El mar de Filipinas era un

35 AGI, Filipinas, 98, N. 11. Madrid, 16 de enero de 1756.

36 AGI, Filipinas, 121, N. 18 y N. 22. México, 30 de abril de 1757. El marqués de las Amarillas.

37 AGI, Filipinas, 185, N. 21, Manila 17 de julio de 1758.

38 AGI, Filipinas, 183, N.46. Buen Retiro, 16 de julio de 1755.

mar de difícil navegación por las corrientes y los recurrentes fuertes temporales y aguaceros. Posteriormente, durante toda la primera mitad del siglo XVII, las Filipinas se convirtieron en uno de los escenarios de la guerra contra las Provincias Unidas, y fue vital para la defensa y supervivencia del archipiélago poder asegurar la llegada a buen puerto del situado y de los refuerzos para la guerra que enviaban los virreyes novohispanos. Al estar Cavite y también Manila, vigilados y, en muchas ocasiones, bloqueados, los gobernadores de Filipinas se vieron obligados a buscar derroteros y puertos alternativos para los galeones. Con el agravante de la falta de embarcaciones para escoltar los bajeles desde que se aproximaban a la embocadura del estrecho de San Bernardino hasta que echaban el ancla en Cavite, como se hacía con las flotas de Indias cuando se hacían a la vela hacia América o se aproximaban a la península ibérica. Durante los años centrales del siglo, cuando se incrementó el acoso de las escuadras holandesas a los navíos de la carrera, y Manila y la entrada al estrecho de San Bernardino permanecieron asediadas, el cambio de Cavite por Lampón fue el resultado de una decisión política estratégica de los gobernadores de esa época, para evitar la captura de los galeones y mantener abierta la comunicación marítima con el virreinato de Nueva España. Esta decisión política sentó el precedente de la posibilidad de utilizar otros puertos alternativos a Cavite como cabecera de la Carrera transpacífica. El cambio a Lampón dio resultado durante unos años, hasta que los holandeses se percataron de que los españoles conseguían esquivar los bloqueos de sus escuadras utilizando puertos alternativos. El hecho de que Lampón y Maubán siguieron utilizándose ocasional y alternativamente con Cavite una vez terminada la guerra contra Holanda, en algunas ocasiones se explica por la necesidad de buscar un refugio cuando los vendavales arrastraban los navíos impidiéndoles aproximarse a la embocadura de San Bernardino, pero también porque la lejanía de la Aduana y de la Audiencia, ambas en Manila, facilitaban aún más el contrabando, como hemos visto.

Cuando desapareció la enorme presión a la que habían sido sometidas las Filipinas, sus puertos, especialmente Cavite, y las embarcaciones que navegaban por aguas del archipiélago y por la ruta transpacífica, la opción del cambio del puerto cabecera se desestimó por las dificultades que conllevaba y su alto costo, y terminó cayendo en el olvido. Durante la primera mitad del siglo XVIII para atajar el contrabando ya no se contempló la opción del cambio de puerto para despachar los galeones, sino que se ordenó el cambio del derrotero que hacían las embarcaciones. El hecho de que Lampón había sustituido a Cavite durante los años centrales del siglo XVII había quedado muy relegado en la memoria histórica de Manila, hasta que el fiscal Merino rescató esta opción del olvido para utilizarla en su estrategia. Su propuesta de cambiar Cavite por Lampón no fue una simple ocurrencia. Fue un intento de vestir su denuncia con el velo del disimulo, enmascarándola como una propuesta reformista para combatir el contrabando. Una iniciativa que se insertaba perfectamente en las políticas que con ese mismo objetivo trataba de imponer la Secretaría de Indias desde principios del siglo, y tenía su antecedente en los reiterados intentos de varios gobernadores (BARRIO MUÑOZ, 2012: 493-502; DÍAZ-TRECHUELO, 1956) de cambiar el derrotero de los galeones para evitar el

contrabando que se realizaba mientras cruzaban entre Cavite y el estrecho de San Bernardino. Sin embargo, a pesar de las reiteradas órdenes que la Secretaría de Marina había enviado a los gobernadores para imponer ese nuevo derrotero a los generales de los galeones, hasta finales del siglo XVIII no fue posible por la férrea resistencia manifestada por la ciudad de Manila y su comercio, amparados por la mayoría de los miembros de la Audiencia, para no perder su control sobre el sistema comercial del Galeón (BAUDOT MONROY, 2019: 163-192). Merino conoció esta polémica y la oposición de la oligarquía de Manila a navegar por los cabos de Bojador y del Engaño, por eso propuso Lampón, una opción más antigua en la memoria histórica de la ciudad que había sido realidad cien años antes y que utilizó para dar a su denuncia el carácter de propuesta regeneradora. Cuando la oligarquía manileña fue preguntada sobre la propuesta de Merino, también se opuso, porque cualquier cambio en el sistema establecido suponía el riesgo de perder su control sobre la gestión del Galeón, como ocurría con el cambio del derrotero por el norte de Luzón. El fiscal del Consejo cerró el expediente informativo sobre la sustitución de Cavite por Lampón, con una sentencia que trataba de zanjar la polémica sobre las ventajas de sustituir Cavite por Lampón u otros puertos alternativos. Negaba la premisa de que el cambio de puerto evitaba el contrabando y disminuía los riesgos para la navegación, y sentenciaba que Cavite debía mantenerse como puerto cabecera de la Carrera transpacífica por la cercanía de las instituciones gubernativas. Sin embargo, aunque la sentencia supuso el fin de las menciones a Lampón, no lo fue para los intentos de trasladar Cavite.

En efecto, a finales del siglo hubo una nueva propuesta para abandonar Cavite, potenciando en su lugar la costa frente a la ciudad de Manila. Se produjo durante la gobernanza de Rafael María de Aguilar (1793-1896) y la estancia en Filipinas de la Escuadra de Asia, mandada por el jefe de escuadra de la Armada, Ignacio María de Álava, que había sido enviada para defender el archipiélago de los más que probables ataques ingleses, con motivo de la guerra contra Inglaterra (1797-1802).³⁹ El gobernador Aguilar defendió encarecidamente ante Godoy el abandono de Cavite y su sustitución por Manila, mientras que el comandante de la escuadra, Álava, contradujo en varias representaciones enviadas a Godoy las tesis y los argumentos de Aguilar, después de haberse negado a fondear en Manila los tres navíos y las tres fragatas que formaban su escuadra, haciéndolo en Cavite. Álava sustentó su decisión en que en Cavite los buques estaban mejor resguardados de los temidos monzones del oeste. Se trataba de la confrontación de dos fuertes personalidades, enzarzadas en una lucha por sus respectivas competencias. La decisión de trasladar el Departamento marítimo de San Blas a Cavite en 1796 reforzó la posición de Álava, a quien el rey encargó en 1800 convertir Cavite en Comandancia de Marina (HERRERO GIL, 2013: 381-404).

Finalmente, merece la pena mencionar que el mapa de la bahía de Lampón, cuya copia incluimos en este trabajo (Mapa 2), fue publicado por Alexander Dalrymple en 1774 atribuyendo el propio Dalrymple su autoría a Manuel

39 Sobre esta escuadra véanse LABORDA (2005) y DE LASTRES PARDO (2007).

Galves.⁴⁰ Durante las navegaciones realizadas por el archipiélago filipino por este comerciante-navegante escocés de la *East India Company* entre los años de 1759 y 1762 a bordo del *Cuddalore*, cuando la embarcación se aproximó al presidio de Zamboanga, sus tripulantes fueron muy bien recibidos por el gobernador de la plaza, que no era otro que Manuel Galves, el piloto que había explorado la costa oriental de Luzón por indicación del gobernador de la Torre. Recordemos que Galves había recomendado el cambio de Cavite por Lampón en el informe que redactó sobre la expedición. Durante su encuentro con Darymple, ignorando que España e Inglaterra se encaminaban a una guerra, Galves le dio todo tipo de información sobre la navegación por el archipiélago y, muy probablemente, también una copia del mapa de Lampón, incluso le escribió una carta de recomendación para facilitarle ser bien recibido en Manila (FRY, 2013).

5. REFERENCIAS

- ALFONSO MOLA, M.; MARTÍNEZ SHAW, C. (2014): «La Armada en Filipinas durante los tiempos Modernos», en M. BAUDOT MONROY (ed.) *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2003): «¿Qué nos queréis, castillas?», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 40: 13-42.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2009): *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Universidad da Coruña e Instituto Mora, México D.F.
- ALVA RODRÍGUEZ, I. (1997): *La vida municipal en Manila (siglos xvii-xviii)*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón, (1729-1739)*, CSIC, Madrid.
- BAUDOT MONROY, M. (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 341-379.
- BAUDOT MONROY, M. (2016): «La ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas del José Basco y Vargas (1778-1788)» en S. BERNABÉU ALBERT, C. MENA GARCÍA y E.J. LUQUE AZCONA (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla: 441-467.
- BAUDOT MONROY, M. (2019): «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo xviii», Monográfico «El Imperio español y su política económica para la Real Armada en el largo siglo xviii. Industria, recursos estratégicos, empresarios y administración directa», *Espacio, Tiempo y Forma*, 32: 163-192.
- BARRANTES, V. (1878): *Guerras piráticas en Filipinas*, Imprenta de don Manuel G. Hernández, Madrid.

40 Véase mapa 4. BNE, Biblioteca Digital Hispánica, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000147051&page=1>. Plan of Lampón Bay on the East Coast of Luzon.

- CAMPO LÓPEZ, A. (2017): «La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII. Estudio del asentamiento español en el norte de Sulawesi ante la oposición local y la amenaza holandesa, (1606-1662)», *Revista de Indias*, vol. LXXVII, nº 269: 51-80.
- CAMPO LÓPEZ, A. (2018): «El socorro del Maluco. La flota anual entre Manila y Ternate que permitió la presencia española en las islas Malucas, (1606-1663)», *Revista de Historia Naval*, 140: 9-30.
- CRAILSHEIM, E. (2014): «Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)», en A. GRAGEDA BUSTAMANTE (coord.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasaje de Historia Latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, Sonora: 133-152.
- CRESPO SOLANA, A. (2013): «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman, 1595-1651», *Anuario e Estudios Americanos*, 70 (2): 479-507.
- DÍAZ-TRECHUELO GONZÁLEZ-SPÍNOLA, M.L. (1956): «Dos nuevos derroteros en el Galeón de Manila, 1737 y 1770», *Anuario de Estudios Americanos*, 12: 1-83.
- DÍAZ-TRECHUELO GONZÁLEZ-ESPÍNOLA, M.L. (1981-1987): «Las Filipinas en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América. América en el siglo XVII*, t. IX-2, Ediciones Rialp, Madrid: 129-153.
- FRY, H. (2013): *Alexander Dalrymple (1737-1808) and the expansion of British Trade*, Routledge, London.
- GAUDIN, G. (2017): «Cifras al servicio de la grandeza del rey católico. Las finanzas del imperio vistas desde el Consejo de Indias a mediados del siglo XVII», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie Moderna*, 30: 113-133.
- GOVANTES, F. de M. (1877): *Compendio de la Historia de Filipinas*, imprenta del Colegio de Santo Tomás a cargo de D. G. Memije, Manila.
- GONZÁLEZ ALONSO, N. (2012): «Sebastián Hurtado de Corcuera: gobernador de Panamá y de Filipinas», *Anales del Museo de América*, 20: 199-218.
- GLYN, W. (2002): *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Turner, Madrid.
- HERRERA REVIRIEGO, J.M. (2012): «El galeón *San Damián* (1661-1662): estructuración y organización de un galeón en el Pacífico mexicano», *Forum de Recerca*, 17: 151-164.
- HERRERA REVIRIEGO, J.M. (2015): «La puerta y la muralla de las islas: el sistema defensivo de la gobernación de Filipinas a mediados del siglo XVII», en F. Labrador Arroyo (ed.), *II Encuentro de jóvenes investigadores en Historia Moderna. Líneas de investigación en Historia Moderna*, Ediciones Cinca, Madrid: 573-587.
- HERRERO GIL, M.D. (2013): «El comercio en tiempos de guerras: Cavite durante el gobierno de Rafael María de Aguilar, (1793-1806)», en S. BERNABÉU ÁLBERG y C. MARTÍNEZ SHAW, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 381-408.
- ISORENA, E. (2015): «Maritime disasters in Spanish Philippines. The Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815», *International Journal of Asian Pacific Studies*, 11 (1): 53-83.

- LABORDA, A. (2005): *Viaje alrededor del globo realizado por la Escuadra al mando de Don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas*, La Hoja del Monte, Madrid.
- LASTRES PARDO, R. (2007): *La escuadra de Asia, 1795-1803*, Tesis de licenciatura inédita, Madrid.
- LUQUE TALAVÁN, M. (1999): «La piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Norte de Borneo y su reflejo en la historiografía (siglos XVII-XX)», *Perspectivas históricas*, 4: 57-86.
- LUQUE TALAVÁN, M. (2003): *Un universo de opiniones. La literatura jurídico indiana*, CSIC, Madrid.
- MURILLO VELARDE, P. (1749): *Historia de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús*, Imprenta de la Compañía de Jesús por D. Nicolás Cruz Bagay, Manila.
- OLLÉ, M. (2005): «Comunidades mercantiles en conflicto en los estrechos de Taiwan, (1624-1684)», *Revista de Historia Económica*, 23, Extra, 1: 275-298.
- PICAZO MUNTANER, A. (2013): «Redes de poder y colisiones de poder en las Filipinas hispánicas: Sebastián Hurtado de Corcuera», *Revista Hispanoamericana, Publicación digital de la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras*, 3: 1-13.
- PINZÓN RÍOS, G. (2008): «Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson», *Estudios de Historia Novohispana*, 38: 63-83.
- PRIETO LUCENA, A.M. (1984): *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, I. (1993): «Confrontaciones entre españoles y mahometanos en Filipinas (1565-1760)», en E. LORENZO SANZ (coord.), *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*, T. I, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Valladolid: 279-294
- SANTA CRUZ, B. (1693): *Historia de la Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China del Sagrado Orden de Predicadores*, vol. II, Pascual Bueno, impresor del Reino, Zaragoza.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (1996): «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación, 1626-1654», *Revista Complutense de Historia de América*, 22: 97-119.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2000): *El movimiento portuario de Acapulco*, Plaza y Valdés, México.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2005): «La escasez de soldados en Filipinas en la primera mitad del siglo XVII», en A. GUTIÉRREZ ESCUDERO y M.L. LAVIANA CUETOS (dirs.), *Estudios sobre América, siglos XVI-XX*, Asociación española de Americanistas - Universidad de Sevilla, Sevilla: 775-794.
- SALES-COLIN KORTAJARENA, O. (2009): «Apuntes para el estudio de la presencia "holandesa" en la Nueva España: una perspectiva mexicano-filipina, 1600-1650», en L. PÉREZ ROSALES, L. y A. VAN DER SLIUS, *Memorias compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos*, Departamento de Historia de la Universidad Iberoamericana, Embajada de los Países Bajos, México: 166-167.

- VALDEZ-BUBNOV, I. (2019): «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la Matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, Tiempo y Forma*, 32: 123-160.
- YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.
- YUSTE LÓPEZ, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio ¹

*The Forgotten Career of the Mariana Islands (1680-1730):
The Greatest Tesadura in the Empire*

Thomas Calvo
CONACYT-El Colegio de Michoacán
<https://orcid.org/0000-0002-3925-9891>
calvoth@colmich.edu.mx

Resumen

Las islas Ladroneas fueron bautizadas por Magallanes, pero hay que esperar 1668 para que bajo el nombre de Marianas empiece su colonización, por parte de los jesuitas. Es que, aun siendo cercanas de las Filipinas, la relación entre los dos archipiélagos era difícil. La creación de una nueva Carrera entre Cavite y Guam, pronto revelará que ese espacio es un cementerio para los barcos enviados para unir los dos universos. Finalmente, por razones geográficas y humanas se fueron espaciando los viajes «del patache de las Marianas» a lo largo del XVIII. En el siglo XIX el interés renace. El estudio de estos 50 años dramáticos se apoya sobre los nutridos expedientes de arribadas, y en particular los diarios de los pilotos.

Palabras clave: Islas de los Ladrones, Marianas, Pacífico, Filipinas, Carolinas, patache, navegación.

Abstract

The Ladroneas Islands were named by Magellan, but their colonization had to wait until 1668, when the Jesuits re-named them the Marianas. The fact is that despite their proximity to the Philippines, the relationship between these two archipelagos was difficult. The inauguration of a new maritime route between Cavite and Guam was soon revealed to be a graveyard for ships sent to unite those two worlds. Ultimately, and for reasons both geographical and human, journeys by the *patache* of the Marianas became increasingly infrequent during the 18th century, until interest in this route was rekindled in the 19th century. The study of these 50 dramatic years is based on rich archives of arrivals and in particular on pilots' logs.

Keywords: Ladroneas Islands, Marianas, Pacific Ocean, Philippines, Carolinas, Patache, Navigation.

¹ *Tesadura* es un término marítimo que se refiere a la tensión de las jarcias. Abreviaturas utilizadas: Archivo General de Indias (AGI), Archivo General de la Nación México (AGNM)

Es qualquiera embarcación una carzel sin grillos, pero más cerrada, que la más estrecha carzel. Es un ataúd ancho, en que los vivos padecen incomodidades de muerte. Qualquiera que pone el pie en una embarcación haze rostro firme a todos los elementos, que conspiran a destruirlo, y asustarlo. El agua sobre que camina, el ayre, con que navega, el fuego con que vive, y la tierra, que con tanta ansia busca, son declarados enemigos del navegante (MURILLO VELARDE, 1749: 385).²

1. INTRODUCCIÓN

¿Por qué las islas de los Ladrones son descubiertas tempranamente (marzo de 1521), y tardarán tanto en ser colonizadas por los españoles las islas Marianas (a partir de 1668)?³ La primera realidad se relaciona con su posición geográfica y las circunstancias atmosféricas. Las 17 islas del archipiélago mariano constituyen una verdadera cordillera, alargada, de norte a sur, sobre unos 800 kilómetros, entre los 13 y 20 grados de latitud norte. Se localizan perpendicularmente a los alisios y las corrientes marítimas que los acompañan y que circulan con regularidad desde el este. En ese sentido, cuando se va en busca de las especias hacia el oeste, a través del Pacífico, son un tropiezo casi obligatorio, una escala en el mejor de los casos. Así fue, a lo largo del tiempo para el Galeón, en su recorrido de Acapulco a Cavite (Filipinas).

Para entender el segundo término de la interrogante hay que invertir el razonamiento. Islotes en medio del torrente de vientos y corrientes que proceden del este, Ladrones-Marianas no tienen otra salida sino hacia el poniente, es decir Filipinas, de la cual son como un punto reflejo, en la misma latitud, sometida a los mismos alisios, una buena parte del año. Con vientos favorables, desde Ladrones- Marianas se puede acudir a Filipinas en unos días. De Cavite a Guam, con vientos contrarios, aunque sean «bonancibles», es decir moderados, se puede tardar meses, a veces abortar el viaje –arribar–, o perderse, sobre esa supuesta corta distancia –300 leguas, se nos dice–.⁴ En esta cuestión, todo se enlaza con la longitud; y en el momento en el cual se sitúa nuestro objeto, este es el punto delicado de esa Carrera, el menos dominado por el arte de navegar.⁵ A todo lo dicho tendremos que añadir la ignorancia, a veces la debilidad de los hombres. Para abreviar: las Marianas son más accesibles, y a menor costo, desde Acapulco, a unos 9.000 kilómetros de distancia, que desde Cavite a 2.500, y la diminuta Carrera que tratamos de hacer resurgir es aún más peligrosa que la de Filipinas. Desde el siglo XVI fueron visitadas por el Galeón de Filipinas en su tornaviaje, de

2 Cita prestada por Paulina Machuca.

3 Es cuando las islas reciben el nombre de Marianas, de la reina regente, Mariana.

4 En realidad cerca de 2.500 kilómetros.

5 Hay que esperar una expedición científica, en 1792, para que se conozca con cierta exactitud: si convertimos en longitud de Greenwich, se dio entonces para Umatac, puerto de Guam, 144°30' E, siendo en realidad 144°40' E (ESPINOSA, 1809, t. II: 3). En los tiempos que nos ocupan nadie está aventajado en la materia, ni los ingleses: siguiendo los cálculos de William Dampier para 1686, este se equivoca por unos 15 grados de longitud (hemos efectuado las conversiones necesarias) (DAMPIER, 1699: vol I, 286). Ciertamente Dampier no tiene cronómetro, y calculó a partir de su apreciación de la distancia entre Acapulco y las Marianas.

Acapulco a Manila; y el jesuita Diego de San Vitores, apóstol de las Marianas, estando en Filipinas en 1667, tuvo que ir a Nueva España, y tomar de regreso el bajel en Acapulco, que lo dejó con sus compañeros en Guam en 1668 «para la reducción de los indios» de las islas Ladrones.⁶ Mucho ruido, mucho peligro, y pocas nueces: ¿Qué podía esperar Manila de un confeti de islas, su *mise en abyme*, sin grandes atractivos, sino unas almas que salvar? Ya había bastantes para ser evangelizadas en Filipinas. Esta realidad humana tampoco se debe descontar.⁷

CUADRO 1
Coordenadas geográficas regionales

Lugar	Latitud norte	Longitud este
Cavite	14°28'	120°49'
Desembocadero de San Bernardino	12°36'	124°12'
Palaos	7°32'	134°26'
Yap (Carolinias occidentales)	9°32'	138°05'
Guam	13°26'	144°44'
Saipán	15°07'	145°44'
Farallón de Pájaros (Marianas septentrionales)	20°32'	144°53'
Costa sur de Japón	34°	130°/140°

Fuente: Realización propia.

Como veremos, desde los años de 1670 se trató de imponer otra lógica, más sensible a la estrategia imperial. Los mares de Filipinas y de China estaban invadidos por barcos de toda procedencia, y con los más diversos propósitos –comercio, piratería–. ¿Qué pasaría si alguna nación se apoderaba de esa plataforma marítima que eran las Marianas? Además se empezó a tomar en cuenta, tímidamente, que esas islas formaban parte de un conjunto más amplio, con Palaos, las Carolinas, que precisamente un piloto, desde el archipiélago mariano, redescubrió en 1686.⁸ También entonces comenzó a imperar la racionalidad de la cercanía Filipinas-Marianas, en cuanto a las distancias, a las culturas. ¿La acción de los jesuitas fue determinante, o solo un detonador? Se propuso crear una carrera autónoma, entre Cavite y Guam.⁹ Se pueden tomar aquí dos posiciones: esa Carrera fue un anexo de

6 Archivo General de Indias, Sevilla, AGI, Filipinas 330, L. 6, fol. 189.

7 Nuestro propósito no es hacer una historia de la colonización del archipiélago, únicamente del «sistema naval» en el cual fue incorporado durante un tiempo. Hay varias historias de las islas, desde el venerable Ibáñez y García, 1888, hasta Carano y Sánchez, 1964.

8 El capitán Francisco Lazcano fue también quien inauguró, con bastante torpeza, la Carrera de las Marianas (CALVO, 2016:183-202).

9 Lo de Carrera puede parecer algo excesivo, si pensamos en la *carreira da India*, la Carrera de Indias, o lo que se llamaba desde Manila la Carrera de (Nueva) España. Pero el término aparece, alguna vez, en la documentación: está en la carta que escribe el gobernador Juan de Vargas al Rey (26-6-1684), AGI, Filipinas 11, R. 1, N. 55. Igualmente en el título de cabo superior del patache que da el gobernador (30-

la gran odisea del galeón de Filipinas; o fue una aventura ampliamente autónoma de la saga del Galeón: ¿Hasta qué grado, de qué manera? Anteriormente hemos asumido la primera opción, y es que embarcamos a bordo del bajel de Acapulco, que mucho avasalla (CALVO, 2016). Hoy, entrampado entre las corrientes, los bajos y los nortes que son el cotidiano del pequeño patache de las Marianas, no tenemos la misma seguridad.

Si la hazaña del Galeón de Filipinas fue tremenda, la del patache de las Marianas lo fue aún más, aunque sobre una distancia mucho más corta, pero en el peor segmento marítimo del recorrido de la Carrera de Nueva España, con una acumulación de obstáculos meteorológicos, marítimos (falta de un buen puerto, navíos mal condicionados), y tecnológicos –desconocimiento de un cálculo preciso de la longitud-. Como casi siempre, el elemento humano se añadió a la corona de espinas: despreocupación, desdén por una carrera secundaria, corrupción, ignorancia e irresponsabilidad. ¿Se puede triunfar de todos esos lastres? Finalmente el gigante, entre Cavite y Acapulco, lo logró. Tenemos aquí 50 años¹⁰ para observar este diminuto bajel de las Marianas y contestar a lo mismo.

2. LAS ENTRAÑAS DE UNA HAZAÑA SEÑERA

Por lo menos desde los años de 1660, como veremos, Manila va recibiendo, a instigación de los jesuitas, una serie de reales cédulas que le encargan apoyar la colonización de las islas Marianas. En particular el gobernador de Filipinas, Juan de Vargas sale de Sevilla con un decreto real del 1 de julio de 1677, que le ordena el fomento de las misiones de dicho archipiélago mariano. Toca puerto el 18 de junio de 1678 en Guam. No debe extrañar que sensibilizado en el tema, reúna en Manila el 15 de mayo de 1679 a una junta de generales y pilotos para discutir sobre la posibilidad de establecer una carrera Cavite-Guam. Vargas da la minuta del encuentro.

(...) Donde se refirió sobre la fábrica de el bajel referido para el trajino [sic] de las islas Marianas, y se oponen todos los pareceres que dieron por entonces, que pueda cogerlas por estar en trece grados donde por reinar al tiempo muchas brizas¹¹ y borrascosas mares no pueden reconocer los galeones que hacen viaje a la Nueva España, y los obliga a buscar altura de 20 a 30 grados para montarlas; y por no haber puerto hasta ahora, según declaran.¹²

3-1729), AGI, Filipinas 238, N. 1, fol. 29r: «la Carrera de estas islas». Sobre todo se trata de la tentativa de establecer una relación regular, en un momento inicial anual, entre Manila y Guam. Tiene su propia reglamentación, que fija la real cédula del 1 de julio de 1677, AGI, Filipinas 44, N. 34, en particular fol. 120. La misma indica un financiamiento de la real hacienda para la construcción del patache, a altura de 3 000 pesos, su tonelaje, de 100 toneladas. Sirvió, como veremos, de apoyo a la exploración de toda esa gigantesca zona del Pacífico sur (las Carolinas). Y en definitiva, aunque se fue progresivamente debilitando tuvo una real importancia para las Marianas, por lo menos hasta los años 1730-1740.

¹⁰ 1680 corresponde al primer viaje de dicha Carrera, como veremos. 1730 es una fecha arbitraria por supuesto, que cierra medio siglo de observación. El patache sigue después su destino, pero sin que las enseñanzas, pensamos, cambien mucho.

¹¹ Vientos de norte y noreste.

¹² AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, carta al rey del 30-12-1678, con añadido de 15-5-1679, es decir del mismo día que la junta.

Probablemente nunca se habían reunido tantos expertos marítimos en Manila: nada menos que nueve pilotos, algunos que serían míticos en la Carrera de Filipinas como el almirante Leandro Coello. Otros, como el general Thomas de Endaya son conocidos por razones menos honorables (CALVO, 2016: 86-91). Todos tienen una experiencia profunda de esos mares: uno de ellos, el capitán Matheo López, pasó a Filipinas en 1641, ha hecho 8 tornaviajes Cavite-Acapulco y 4 arribadas. Añade «y de todas nunca se pudo pasar por las islas de Yguan y la Sarpana (...); dan las naos con las brizas, no se tiene otro remedio que ir a buscar altura. Además la isla no tiene puerto, y si se desgarrita, ira a Japón».¹³ Los argumentos contrarios a la futura carrera se multiplican alrededor de la mesa; hay, entre esos hombres curtidos en los mares más peligrosos, un rechazo a considerar factible tal empresa. Sin duda, detrás está el recuerdo de sus propias desventuras: Endaya sentencia «ser imposible que un patache de cien toneladas pueda hacer semejante viaje». Es efectivamente el porte que dichas reales cédulas, según consejo de los jesuitas, asignan a ese navío para las Marianas.¹⁴ Igual de abrupto es el capitán Antonio de Acevedo: si los galeones «siendo de porte de ochocientos a mil toneladas» no pueden dominar mares y vientos a altura de las Marianas, «tiene por imposible que patache de cien toneladas pueda conseguir este viaje». Los expertos se repiten los razonamientos, como en un encantamiento. Y todos irán remachando, a su manera, lo que el primero de ellos declara, y constituye los puntos claves.

(...) tiene por experiencia ser el paraje de las islas Marianas muy riguroso, principalmente de mayo hasta enero; y que hasta ahora no se sabe haya en la isla de Sant Juan [Guam] (...) puerto ninguno para que se pueda invernar navío, porque faltando puerto en que pasar la invernada es imposible escaparse de naufragar.¹⁵

Esta doble fatalidad trabada se debe aclarar: de mayo a septiembre, desde Filipinas sopla el monzón de oeste, llamado vendaval. Es la ventana necesaria para escaparse del laberinto filipino –otra trampa–, salir mar abierto y empezar a navegar viento en popa, dirección de la Nueva España, o de las Marianas. Todas las cédulas reales, todas las instrucciones que se dan a los responsables insisten en ello: de ser posible, la nao tiene que salir de Cavite antes de julio, agosto a más tardar. Pero esto tiene varias contrapartes, dichos vendavales son irregulares. En particular los años de El Niño-Oscilación del Sur (ENOS), las calmas pueden dominar en la zona, impedir la salida, facilitar la acción de las corrientes marítimas que vienen del este. Éstas, al topar la masa terrestre filipina, se desvían hacia el norte, es decir Japón o el mar de China, dando realidad al *Kuro shivo*, hacia 30-35° de latitud norte, el contra-flujo marítimo de oeste.

¹³ AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, Junta de pilotos

¹⁴ La real cédula de Madrid, del 1-7-1677, decisiva, integra «un papel», supuestamente escrito por San Vitores, que recomienda: «el bajel de que necesitan las Marianas debe de ser como de cien toneladas», AGI, Filipinas 44, N. 34, fol. 120r. Autos sobre la arribada de la balandra que se despachó a las Marianas (1680).

¹⁵ AGI, Filipinas 11, R, 1, N. 6, Junta de pilotos.

Por otra parte cuando el barco se aleja de Filipinas, rápidamente los vendavales pierden fuerza, interfieren potentemente las brizas, como una barrera atmosférica que cierra la progresión hacia el este. Estos vendavales, las convulsiones atmosféricas que acompañan su progresiva desaparición tienen otra consecuencia, esencial y que recuerda el primer declarante: «hasta enero es muy peligroso emprender el tornaviaje de Marianas a Filipinas, de este a oeste, por lo tanto hay que invernar unos cuatro a seis meses en algún puerto protegido de Guam, lo que falta».¹⁶ Y una de las obsesiones de los responsables será buscar algún amparo para esos meses difíciles.¹⁷ Además, la geografía de las islas, en particular de la principal, Guam, es sumamente contraria a la navegación y al establecimiento de algún puerto, como lo escribe en 1792 el informe de una expedición científica española: «por la mayor parte está rodeada de un arrecife o cordillera de bajos que velan».¹⁸ Finalmente si la ida desde Cavite podía tomar «regularmente de treinta a cuarenta días», si el regreso en buenas condiciones podía ser de 15 días o menos,¹⁹ la necesidad de invernar en Guam alargaba el tornaviaje de hasta 5 o 6 meses, a veces con resultados fatales. El 3 de diciembre de 1725 se encuentra en las Marianas un bajel ya aparejado para el regreso. Le sobrevino «un huracán²⁰ tan fuerte que rompiéndole todas las amarras lo encalló con el crecimiento que hizo la mar entre las peñas, dejándolo en seco y varado, sin que por ninguna diligencia que se puso para zafarlo fuese bastante».²¹

3. UNA HISTORIA ENTRE RELIGIÓN Y GEOPOLÍTICA

En términos generales, las circunstancias históricas y humanas no son más alentadoras. Por la parte del Occidente se empieza por cerca de un siglo y medio de relativa indiferencia, con el paso irregular de unos 64 navíos entre 1521 y 1602,

16 AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9: carta al Rey del 27-12-1687. Madrid habiendo pedido al gobernador si era posible mandar dos pataches por año a las Marianas, éste contestó, siguiendo una junta de pilotos: «era imposible, respeto de que por estas partes, solo corren vendavales desde mayo hasta septiembre, y aun con alguna variación: (...) a que se siguen después nortes y otros vientos (...) por cuya razón será necesario dilatarse de siete a ocho meses en cada viaje regular».

17 Ya en fecha relativamente tardía, en las instrucciones que da el gobernador de Filipinas al cabo superior del patache a punto de salir para las Marianas, se escribe: «procurará reconocer y sondear los puertos que hubiere en una y otra islas o en la parte que se hallare a propósito para surgir cualquier bajel de Su Majestad, poniéndole en derrotero con claridad (...) y qué vientos tiene de resguardo con toda individualidad», AGI, Filipinas 238, N. 1, fol. 33v-34r. Arribada y pérdida del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del mar*.

18 ESPINOSA, 1809, t. II: 6.

19 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 127v-128r. Los autos fechos sobre la arribada del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del mar* que el año pasado de 1729 se despidió del puerto de Cavite para llevar el socorro a las islas Marianas. Ver también el apéndice. Recordemos que el viaje Acapulco-Marianas podía ser algo más largo, pero menos agitado: en 1684, el galeón salió de Nueva España el 31 de marzo, llegó a las Marianas el 8 de junio, o sea 69 días con favorable temporal, AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 5. Carta del gobernador de Filipinas del 11-12-1684. Otro caso, el del barco del pirata William Dampier, en 1686, que recorre en 52 días la distancia de cabo Corrientes (actual Jalisco) a Guam (DAMPIER, 1699, vol I: 285-286).

20 Como veremos, muchos marineros de esa Carrera proceden del Caribe, esto explica que tempranamente este término, caribeño, esté en uso en la región.

21 AGI, Filipinas, 141, N. 12. Carta del gobernador del 30-6-1726.

los naufragios de algunos japoneses y chinos que entonces optan por quedarse en las islas (BUSCHMANN *et al.*, 2014: 100). Por supuesto también naufragan los galeones, el caso más sonado, que tendrá su último desenvolvimiento a principios del siglo XVIII, es el de *Nuestra Señora de la Concepción*, que se perdió al sur de la isla de Saipán en 1638.²² Los isleños –unos 24.000 hacia 1668–²³ poco a poco entran en contacto con el exterior, en particular con los españoles, es decir los misioneros. La fecha decisiva es el 16 de junio de 1668, cuando desembarcan de la nao procedente de Acapulco el jesuita Diego Luis de San Vitores y 6 compañeros. La isla de Guam tiene entonces, según ellos, unos 180 pueblos. Menos de un año después afirman haber ya bautizado a 13.289 chamorros en las islas, y los catecúmenos «pasaran de doscientos mil», sin contar un chino (o mestizo), un tal Choco, que por todos los medios entorpece su obra. Como siempre esas cifras, con vistas propagandistas, se deben tomar con mucho cuidado.²⁴ En realidad San Vitores, apóstol de las Marianas, es jesuita antes que todo, y no puede olvidar el fracaso en Japón, así que esa misión es para «entrar finalmente, si se pudiere en el Japón, él y sus compañeros (...). Será disposición para restaurar la fe tan lastimosamente mal lograda en el Japón (...). Se ira haciendo el camino para la entrada al Japón».²⁵ Otra vez vemos al archipiélago en medio de un entramado geopolítico, más allá de su atormentada geografía. Punto de interés: en esas relaciones ya San Vitores pide «se disponga de Manila nao suficiente, de propósito para descubrir puertos y llevar ministros por esta cordillera, y especialmente por las islas que continúan estas».

Cuando el 2 de abril de 1672 San Vitores es martirizado por los chamorros «capitaneados de un mestizo de sangley»,²⁶ el dicho Choco, ya su impulso ha sido decisivo. Desde el 24 de mayo de 1670 una real cédula manda apoyar al jesuita con 10.000 pesos «para la conquista espiritual de las islas Marianas». Sobre todo la real cédula del 1 de julio de 1677, siguiendo «el papel» jesuita que fue en parte obra de San Vitores, permite al bajel de las Marianas cobrar vida, ya que lo obrado hasta entonces por los galeones de paso no es conveniente: «son de otro porte, no proporcionado, tienen otro fin», de lo cual resultan «propasos, perdidas, y otros accidentes fortuitos (...), rara vez se consigue (...) toquen aquel puerto». Ya nos lo habían dicho los pilotos, en su junta.

Dicho bajel, de unas 100 toneladas, fabricado en Filipinas, con 3.000 pesos que da para ello el rey, debe «de reconocer los rumbos, la monzón, el viaje, y finalmente si en medio hay otras islas por donde con bajeles menores, después se puedan navegarse de unas con otras hasta las de Filipinas, y se hace fácil aquella comunicación», lo que no es posible con el galeón. El patache de esa Carrera se

22 AGI, Filipinas, 129, N. 13. Su artillería era de bronce, se trató de recuperarla a lo largo del tiempo, por buceo. En 1707 el gobernador de Filipinas avisa que se han recuperado por fin 17 piezas de artillería,

23 Es una estimación de Buschmann et ali., 2014, tal vez un poco baja. Las cifras de los jesuitas, como veremos, van por arriba de los 30.000.

24 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Relación de los sucesos del primer año de la misión en estas islas Marianas, de San Vitores y Bustillo, 15-5-1669. Es probable que haya un error de pluma, en una segunda relación, del mismo día se mencionan más de 13 000 bautizados y 20 000 catecúmenos.

25 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Carta al virrey Mancera, desde la nao *San Diego*, Salagua, 3-1-1668.

26 AGI, Filipinas, 10, R. 1, N. 18. Carta del gobernador de Filipinas, 22-6-1672.

concibe, de entrada como la capitana de una flotilla de barcos exploradores, por todos los entornos. Como veremos es una propuesta que tendrán muy presente los futuros gobernadores de las Marianas.²⁷ Más aún, como se espera que dicho navío no pase más de unos meses entre los dos archipiélagos, se toma en cuenta «que fabricado pueda hacer viaje a Cantton [sic] o cualquier otro punto de los imperios de China y reinos circunvecinos que fuere su conveniencia, con calidad y condición que hayan de hacer otro viaje cada año a Marianas», esto para estimular algún interés privado que aceptaría construir dicho barco.

Con el tiempo se descubrieron otras ventajas del patache de las Marianas: en 1697, el arzobispo de Manila, de paso por Guam, discute con la gente. Según él, el situado, es decir el socorro que desde México se da a Filipinas, y ahora también a Marianas, se pide en mantenimiento y ropa, tanto por los jesuitas como por los 160 soldados que allí están. Si viene de México por el Galeón, con precios dos a tres veces más altos que los de Manila, recibirán mucho menos que desde Filipinas por el patache.²⁸

Pero no todo es volcado hacia el exterior: el bajel, aparte de sacar la artillería de bronce de la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, podrá llevar a las Marianas los 200 pampangos señalados en una real cédula anterior, esenciales para avanzar en la colonización de las islas.²⁹ La falta de una mano de obra dócil y calificada será siempre una de las dificultades de la empresa. El patache de las Marianas cumplirá con más o menos éxito con esta misión, en relación con sus propias desventuras: por real cédula del 28 de mayo de 1741 se ordena que se manden 100 familias filipinas a las Marianas. Según el gobernador de esas islas quedan apenas unas 2.000 personas en el archipiélago en 1735. Manila reacciona en 1748, mandando 6 familias de la Pampanga en el patache *Santo Domingo*. Éste enfrentó violentos temporales, hizo arribada, y a punto de tomar el estrecho de San Bernardino, el 3 de diciembre de 1748 fue el temporal tan fuerte que los echó sobre los bajos de la costa.³⁰ El patache se hizo pedazos, alguna gente se ahogó, en particular cuatro de las seis mujeres colonas. En adelante nadie quiso intentar dicha aventura: era dramático intentar poner una pica en las Marianas, aun con casi 70 años de experiencia.

Esa migración filipina es tanto más necesaria por esas fechas, aunque sea poco efectiva, que la población chamorra es rebelde, por lo menos hasta los años de 1696, hasta que los españoles y las enfermedades logren romperle el espinazo. De los 30.000 a 35.000 en tiempos de San Vitores, quedan unos miles apenas cincuenta años más tarde.³¹

27 AGI, Filipinas, 11, R. 1, N. 6. En su paso por Guam, el gobernador de Filipinas, Juan de Vargas, nombró el primer gobernador de las Marianas en 1678.

28 AGI, Filipinas, 75, N. 40. Carta del 10-7-1697: «a bordo de este galeón».

29 Lo que antecede procede de AGI, Filipinas, 11, R. 1, N. 6.

30 AGI, Filipinas, 152, N. 25.

31 Según una carta de denuncia contra el gobernador de Marianas don Juan Antonio Pimentel, por 1719-1720: de los chamorros que serían unos 50 000 en un principio, solo quedarían 4 000. AGI, Filipinas, 95, N. 1. Carta del sargento mayor de las Marianas, don Joseph de Quiroga y Losada. La conquista y colonización en términos generales introduce estas tragedias: la Nueva España perdió las 9/10 partes de su población en un siglo. Aquí fue más rápido, pero no fue tanto el impacto microbiano, sino la terrible explotación, en particular por parte de los gobernadores, ver la carta de denuncia aquí citada.

Van llegando a Marianas otros visitantes, cada vez más regularmente, y molestos para los españoles: los barcos europeos, sean comerciantes, sean piratas. Algunos han dejado su huella documental, aunque su paso por el archipiélago era en general más bien pacífico: después de la travesía del océano necesitaban más reposo y bastimentos que balas. En la medida de lo posible intentaban inclusive disimular su origen herético, inglés en particular (CALVO, 2016: 233-249; DAMPIER, 1699, vol. I: 301). Aunque no dudaban en mostrar los dientes, de ser necesario, y amenazar: el 22 de marzo de 1710 aparece a la altura de Umatac una flota de cuatro navíos ingleses, entre ellos la almiranta de Filipinas *Nuestra Señora de la Encarnación* que capturaron en 1709 en la costa de California. Llevan bandera blanca: «si se les dieron bastimentos de los frutos y raíces que produce la tierra, (fue) en rescate de la santísima Virgen titular de la dicha almiranta (...), estampas y prisioneros, como por librar de ultrajes, incendios e irrisiones los templos, vasos y cosas sagradas de estas misiones, y de esclavitud a los ministros evangélicos y naturales de la tierra». En total se rescataron 17 prisioneros, originarios de Filipinas.³² En la junta de guerra que se reunió en Agaña, ese día, «todos unánimes y conforme votaron que no convenía pasar adelante por la poca o ninguna resistencia y oposición que se les podía hacer».³³

William Dampier (1686), Woodes Rogers (1710) son conocidos, pero no tanto como John Clipperton (1721) o George Anson (1742). Sin embargo estas dos últimas incursiones inglesas revelan que las Marianas progresivamente se fortalecen: en mayo de 1721 la nao de Clipperton tiene una refriega con el patache *San Andrés*, que se encuentra entonces en el puerto de Mexiso (Merizo, extremo sur de Guam), sin muchas consecuencias, cierto es.³⁴ En cuanto a Anson, una tempestad lo arrastra hasta 17° de latitud norte. Toca tierra en la isla de Tinian, a unos 200 kilómetros al norte de Guam. Acaba de perder uno de sus barcos, buena parte de su equipaje está enfermo. Es para él un alivio encontrar una isla inhabitada: no se sentía con fuerzas para luchar contra los españoles (ANSON, 1833, t. II: 173-179). La descomunal inmensidad marítima podía ser protectora para el archipiélago mariano.

4. LA EXPLORACIÓN DE LOS MARES: ¿EMPRESA DE FILIPINAS O DE LAS MARIANAS?

Hay otra fauna por lo menos tan nociva como los piratas y otros enemigos: los diferentes gobernadores de las Marianas, tanto para sus administrados, como también para los pataches de la Carrera. Dos fueron singularmente funestos, en

32 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Carta del gobernador de Marianas don Juan Antonio Pimentel, desde Umatac, 23-1-1712. Por supuesto, el gobernador que no ha presentado ninguna resistencia, tiende a amplificar las circunstancias.

33 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Traslado auténtico de la junta de guerra, 22-3-1710. En Agaña se fabricó «una fuerza de tierra y barro, la demolió la *inundación del mar* que acaeció en tiempos del general don Damián de Esplana». ¡Hasta hay que temer en esos mares los tsunamis! No hay más de 60 hombres de guarnición, muchos bisoños y sin armas de fuego. (las cursivas son mías).

34 AGI, Filipinas, 173, N. 47. Testimonio de la averiguación que se hizo contra el gobernador de las Marianas don Luis Sánchez de Tagle. El propietario del barco, aquí es por lo tanto un patache privado de la Carrera, pide 335 pesos por los daños.

particular Juan Antonio Pimentel por su larga duración, de 1709 a 1721,³⁵ quien logró sobrevivir en el cargo a pesar de su mal manejo con Woodes Rogers. Escribió el sargento mayor de las islas: de sus abusos «se origina la total ruina espiritual y temporal de los pobres indios, pues empleándolos así a hombres como mujeres en la continuada fatiga de sementeras de frutos, pesca, caza de animales silvestres, y crianza de diferentes ganados, sin satisfacerle su intolerable trabajo más que con unas ínfimas hojas de tabaco». Los pobres soldados no salían mejor parados, «obligándoles por varios modos a tomar ropas y otras cosas comestibles de forma que por esta razón», y por el juego que fomentaba, «raras vez suelen percibir los sueldos en especie de dinero».³⁶

La otra ave de rapiña fue don Luis Sánchez de Tagle, sucesor de Pimentel. Los dos tienen un punto en común: su ambición es construir una armadilla particular, para poder explorar los mares circundantes, en busca de otras islas, y por lo tanto de reconocimiento, y tal vez hasta de poder y fortuna. Desde los principios de la colonización algunas chalupas y demás barquillos están presentes, relacionando las diferentes islas del archipiélago entre ellas, atendiendo al galeón cuando llega desde Acapulco. Pero ahora se trata de navíos de un mayor porte –aunque todavía modesto–, que requieren de velas, jarcias, anclas de cierta importancia, de tripulación experimentada, hasta de pilotos. Esto no se encuentra en las Marianas: hay que extorsionar a los barcos de paso. Con los galeones poco sirve la amenaza, hasta cierto punto la súplica, sobre todo cuando está a bordo un nuevo gobernador de Filipinas. Con el patache de las Marianas, el gobernador de las Marianas se siente más afirmado, y su conducta puede ser agresiva. En diciembre de 1722, Sánchez de Tagle, disgustado con el capitán del *Santo Toribio*, lo hace encarcelar un tiempo, está a punto de darle garrote. Al patache siguiente, en 1724,³⁷ le «impidió su salida al tiempo regular» e «intentó dicho gobernador despojar a dicho patache [*San Andrés*] de los pertrechos que a dicho cabo se habían dado entregado en esta ciudad [de Manila], para armar dicho gobernador tres embarcaciones que tenía en el puerto de Mexiso». El cabo «resolvió levarse y dar la vuelta a estas. Luego que lo intentó le acañearon desde tierra por orden de dicho gobernador», a lo que contestó el *San Andrés*. Poco después Sánchez de Tagle huyó en una de sus embarcaciones para esconderse en Filipinas.³⁸ Y efectivamente, cada vez hay más cascaritas que se atreven a hacer la travesía: en 1710 el gobernador de las Marianas manda un barco, el *Jesús María*, para avisar a Manila del paso de los piratas; transporta además los 17 prisioneros liberados.³⁹ En 1723 fue remitida de Marianas a Cavite una «balandrilla nombrada *San Pedro y San Antonio* por el gobernador [Sánchez de Tagle], con pliego que llevó el galeón».⁴⁰ El mismo gobernador huyó en 1725 hacia la isla de Masbate en un

35 Hay un nombramiento a su favor desde el 10-7-1704, pero se hizo efectivo más tarde, AGI, Filipinas, 349, L. 7, fol. 67r-68r.

36 AGI, Filipinas, 95, N. 1. Carta del sargento mayor de las Marianas, don Joseph de Quiroga y Losada.

37 Actual Merizo, extremo sur de la isla de Guam.

38 AGI, Filipinas, 173, N. 47. Carta de la audiencia de Manila de 18-6-1725.

39 AGI, Filipinas, 168, N. 9. Auto del gobernador del 4-4-1710.

40 AGI, Filipinas, 140, N. 16. Averiguación sobre la pérdida del patache *Santo Toribio*, de regreso de Marianas, testimonio del 15-3-1724.

minúsculo y viejo barquichuelo de apenas 16 codos de quilla -9 metros-, donde navegaban 26 personas.⁴¹

Guam era el mejor centro de irradiación hacia las islas del sur, Palaos y Yap (Carolinas occidentales) sobre todo, porque estaban bajo el imperio de los alisios, se podía tropezar con ellas navegando entre los dos archipiélagos. Así lo hizo en 1686 Francisco Lazcano, piloto del galeón *Santa Rosa*, que se desvió de las Marianas temiendo a los ingleses, encalló en unos bajos al sur,⁴² finalmente redescubrió Yap.⁴³ Con eso concretizaba un sueño que ya acariciaba en 1680 cuando condujo el primero y malogrado viaje a las Marianas, vagabundeando por los 7° de latitud norte (CALVO, 2016: 99-108). Siempre había habido, por lo demás, contacto intermitente entre las diferentes islas: pasando por Umatac en 1728, el arzobispo de Manila confirmó a los isleños, entre ellos hubo tres carolinos que algún tiempo antes habían llegado «desgaritados»: «y de esto supe están muy inmediatas dichas islas a las Marianas, y es lástima que en esta cercanía, de tan fácil conquista se pierdan a Dios tantos millares de almas».⁴⁴

A partir de los años de 1708-1710 los jesuitas de Filipinas-Marianas por un lado, los gobernadores de las Marianas por el otro, se dan a la tarea de explorar y evangelizar todas esas islas. Del lado de la Compañía de Jesús el protagonismo pertenece al padre Andrés Serrano:⁴⁵ se trata «de promover la conversión a nuestra santa fe de las islas australes de este archipiélago [de Filipinas], que acá llaman de los Palaos». Tiene una visión más que amplia de ese mundo austral, «tanto como toda Europa, Asia Menor, y hasta el Caspio y la Persia, con todas las islas del Mediterráneo y océano». Se perfila el continente australiano, «la inmensa tierra firme que corre hasta 34° de la banda del sur».⁴⁶ No queda más al gobernador de Filipinas, entre abril y junio de 1708, que mandar una galeota hacer la exploración. Reconoce que se necesitaba «embarcación más a propósito», y que volvió sin descubrir las islas Palaos.⁴⁷ Finalmente la verdadera «invención» de las Palaos se hará en 1710-1711, saliendo el 30 de septiembre de 1710 dos embarcaciones, una se pierde rápidamente, la otra descubre «dos isletas o islas pequeñas en altura de 5 grados y 24 minutos del norte, con pocos habitantes». Más adelante, en 7°20' encuentra otra isla, mayor [Palaos].⁴⁸ En esas islas se quedan dos jesuitas, que debe recuperar en 1712 el patache de las Marianas que se mande ese año.⁴⁹ De

41 AGI, Filipinas 173, N. 47, fol. 263r. Según el *Diccionario marítimo español*, un codo equivale a 27,5 pulgadas de las 40 que tiene una vara de 0,83 metro. La quilla, «gran madero recto, y es la base de todo el edificio o lo que el espinazo a las costillas» (*Diccionario marítimo español*, 1831), da su longitud.

42 AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 50. Carta del gobernador de Filipinas, 12-7-1686.

43 Por lo menos es lo más verosímil, de un punto de vista náutico. María Dolores Elizalde sugiere la isla de Ponape, pero está muy desviada hacia el este (Elizalde, 1992: p. 5). Los bajos son los arrecifes de Santa Rosa, a unos 50 kilómetros al sur de Guam, AGI, Filipinas, 123, N. 9, fol. 14r. Instrucciones al patache *Santa Rosa* (1699).

44 AGI, Filipinas, 291, N. 11. Esta presencia de los carolinos en Guam reactiva las exploraciones en Micronesia, (Manzano Cosano, 2017: 28). Da como fecha de su llegada 1721.

45 Se ahogó el 18 de octubre de 1711, en unos de los barcos con ese destino que se perdió. AGI, Filipinas, 297, N. 12.

46 del 10-6-1710.

47 AGI, Filipinas, 215, N. 1. Carta del 28-6-1708.

48 AGI, Filipinas, 215, N. 1. Carta del gobernador de Filipinas del 30-6-1711.

49 El patache Santo Domingo pasó por Panlog y San Andrés con ese fin, AGI, Filipinas, 297, N. 12.

todas esas tentativas, más bien fracasadas, el provincial jesuita escribe al padre Robinet, confesor del rey: «lo cierto es que del descubrimiento [de las islas Palaos] ha de ser por Marianas (...) saliendo de Marianas por marzo, en los meses de abril y mayo se puede saber con fijeza lo que son, y dándose las manos con Marianas se podrán lograr, pero no de otra suerte».⁵⁰

En cuanto a los gobernadores de las Marianas, desde 1696 los chamorros han sido cimbrados por la represión, hay más posibilidades de maniobra. Juan Antonio Pimentel hizo fabricar un barco de 23 codos de quilla -unos 13 metros-: como veremos, la mitad de lo que podía ser un patache para las Marianas. El barquillo estaba

bien aviado de víveres, pertrechos y municiones, a cargo del capitán don Juan Antonio de León. Le despaché de la ciudad de Agaña día del glorioso patriarca san Joseph [19 de marzo] con algunos marineros que se hallaban en estas islas, y habiendo sido el año irregular de rigurosos vientos y rápidas corrientes, no pudo conseguir montar esta isla de Guajan [Guam], arribando cinco veces al puerto de Tepungan.⁵¹ Y habiendo sabido que la última fue por causa de haberse mareado la mayor parte de dichos marineros, y quedar inútiles para el gobierno y manejo de dicho barco, determiné traerlo a este puerto de Umata, hasta que llegasen a él las naos de Filipinas de vuelta de Nueva España para sacar de ellas 8 ó 10 marineros en el arte náutico, para arriesgar dicho barco sin recelo, al descubrimiento de las islas de los Garbanzos que demoran de esta Guajan 60 leguas a la parte del poniente, para tener segura la vuelta con los vendavales que empiezan por el mes de junio, con los cuales puede declinar a la parte del sur para reconocer todo su meridiano.⁵²

Como siempre el régimen de vientos es tiránico, pero lo más impresionante es la fragilidad del minúsculo bajel, y el trauma de su gente: lo recordaremos. Esta cita demuestra que no hay que esperar a 1721 y la llegada a Guam del jesuita Juan Antonio Cantova para que las Marianas sean centrales en esas expediciones, y que esas islas se les llame Garbanzos, esto es probablemente por su representación cartográfica (MANZANO COSANO, 2017: 28-29).

Con tal acumulación de dramas, el Soberano acaba preocupado, aunque sobre todo por el erario real, y en 1715 manda una real cédula a Pimentel: está molesto,

(...) teniéndose presente que los continuados descubrimientos que se hacen en estas islas sirven de aumentar nuevos gastos a mi real hacienda. (...). Ordeno y mando que en ningún caso paséis vos a formar empeño semejante sin dar primero cuenta en el mencionado mi Consejo de las Indias, y esperar las órdenes.

Conociendo la lentitud de las transmisiones entre Guam y Madrid, entre la solicitud y la respuesta podrían pasar cerca de 10 años: era condenar, de pronto, toda tentativa en ese sentido, de no ser por parte de los jesuitas, más libres en la

50 AGI, Filipinas, 297, N. 12. Carta, de Manila, 20-6-1712.

51 Unos 17 kilómetros al norte de Umatac, 5 al oeste de Agaña apenas. El barco estuvo como atrapado en un campo magnético de unas decenas de kilómetros del cual no pudo salir.

52 AGI, Filipinas, 193, N. 93. Carta del 31-5-1711.

materia, como ocurrió, desde las Marianas, en los años de 1729-1733. Después cae la indiferencia española hasta la segunda mitad del siglo XIX (ELIZALDE, 1992, 9). Es cuando, en 1729, el patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* debe transportar de Manila a Guam un barco desmontado («en roscas») para las Carolinas. En uno de los temporales que padeció el navío tuvo que echarse por la borda dicho barco, antes de perderse el patache también.⁵³

5. EL MICROCOSMOS DEL PATACHE DE LAS MARIANAS

Es la ocasión de volver al principal actor de la Carrera, el patache, fragata o balandra, términos aquí intercambiables,⁵⁴ dominando el primero: es decir barco de relativo pequeño tonelaje, con dos árboles. Desde la real cédula del 1 de julio de 1677 se ha ordenado que el rey disponga en Cavite de un patache para las Marianas, en el mejor de los casos fabricado en esos astilleros. A partir de entonces se dan muchas circunstancias que explican su ausencia, en el momento indicado, como cuando en 1719 el patache ha sido anteriormente mandado a Tonkín a regresar la embajada de ese país, y no ha vuelto aunque «personas inteligentes» dictaminaron que estaría a tiempo.⁵⁵ En enero de 1720 todavía no está presente, y por lo tanto se debe considerar que se perdió en el mar de China: otra vez hay que buscar otro navío.⁵⁶ En otros casos, hay rumores de barcos enemigos, y el patache debe prioritariamente atender esa urgencia.⁵⁷ O bien puede ocurrir que a punto de levarse del puerto de Cavite el navío se queme, por inadvertencia, como la fragata *San Gabriel* en junio de 1692.⁵⁸ ¿Qué hacer si falta el navío del rey? Una opción era construir otro, si la Hacienda Real no está demasiado apurada, precisamente por las guerras en Europa. El 30 de agosto de 1721, después de dificultades los años anteriores con los barcos para Marianas, se decide utilizar unas maderas que están en Cavite para la fábrica de dos galeotas: «se podrá hacer un buen barco, y muy a propósito para aquellos viajes, añadiéndoles más manga, plan, quilla y puntal».⁵⁹ Ya el 23 de diciembre el barco está en el agua, esperando su tripulación y un viaje inaugural... para Ilocos, al norte de Luzón, a buscar arroz. El *Santo*

53 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 46 y siguientes.

54 AGI, Filipinas, 129. Aunque fragata tiene una consonancia más bélica, en 1704 hay en Cavite «dos fragatas de guerra (...) para el seguro del galeón», y que por lo tanto no se pueden usar para las Marianas.

55 AGI, Filipinas, 135, N. 3. Autos que procedieron sobre despachar el año pasado de 1719 a las islas Marianas el patache nombrado *Nuestra Señora del Carmen*.

56 AGI, Filipinas, 135, N. 3. Los autos fechos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720, fol. 1r. Ver también el apéndice.

57 AGI, Filipinas 129, N. 14, fol. 5. En 1704 hay en Cavite dos fragatas que se construyeron para la defensa de las Filipinas y del Galeón, por lo tanto no se pueden usar para ir a las Marianas. Informe de los oficiales reales, 9-4-1704.

58 AGI, Filipinas, 165, N. 2.

59 Según el *Diccionario marítimo español*, la manga es «la mayor anchura de un barco»; el plan, «la parte inferior y más ancha del fondo de un buque en la bodega»; el puntal, «una de las tres dimensiones (...) que se distinguen en un buque; y es la que en dicho sentido equivale a la de profundidad, que en este caso se entiende desde el plan hasta la cubierta principal».

Toribio y el arcángel San Miguel debió salir para las Marianas en julio de 1722, y se perdió, sin mayores noticias, en el tornaviaje, por 1723.⁶⁰

Hay otra opción, cada vez más utilizada en el siglo XVIII (ver apéndice), el arrendamiento de un barco privado –su requisición sería más justo–. Los oficiales reales y demás autoridades revisan los barcos presentes en Cavite, los visitan, los evalúan y eligen: es la ocasión para nosotros de mejor conocer la fauna naviera que surca esos mares. En febrero de 1720 hay dos embarcaciones de particulares: un patache del capitán Juan Caravallo (portugués), «totalmente podrido desde la punta del plan hasta arriba», «una chalupilla del capitán Luis de nación armenio». En mayo llegan dos barcos desde China –entre ellos otra chalupa–, de dos capitanes armenios, sin tener suficiente capacidad. Finalmente llega el *San Andrés* alias *Brampur*,⁶¹ y será el elegido.⁶² En ese caso la elección es buena, cumplirá con su cometido. En otros casos, lo es menos. Volviendo a 1719, con la desesperación de tener que mandar un patache, se arrienda *Nuestra Señora del Carmen*, aparentemente nada de particular. Pero resulta que tiene un alias, *Relámpago*, lo que levanta dudas sobre su origen.⁶³ Efectivamente nos enteramos que es francés, dice su capellán que «desde que salió de Francia parece que no se carena el patache». Es un largo trecho, y el mar de Filipinas es una muy dura prueba para un barco medio podrido, y tendrá que hacer arribada: literalmente se iba desarticulando en el océano.⁶⁵

En ese momento queda un último punto, antes de darle una nueva tripulación y acondicionarlo para el viaje⁶⁶ hay que establecer un contrato con el propietario. En 1719 (y en los casos que suceden) los oficiales reales se refirieron al primer antecedente que encuentran, remontando a 1701, y en relación con un barco enviado a Batavia por anclas. El barco *San Cayetano* pertenecía a otro capitán armenio, «comerciante a estas islas» filipinas, se rentó por cuatro meses, a 300 pesos/mes. El primer contrato que encuentran para las Marianas es de 1704, esta vez un patache *Nuestra Señora del Rosario* «de portugueses del reino de Macan (Macao)», se rentará con las mismas condiciones.⁶⁷

¿Qué decir sobre esos barcos? En primer lugar, sabemos los que no se aceptaron. En algún momento de desespero se pensó mandar una galeota que se tenía a mano. Por supuesto los peritos rechazaron tal propuesta, incongruente.⁶⁸

60 AGI, Filipinas, 135, N. 3 y Filipinas, 133, N. 36.

61 Probablemente de origen indio, tal vez en relación con la ciudad de Bramhpur.

62 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 23-33r.

63 Sobre la historia del patache *Relámpago*, véase el artículo de Guadalupe PINZÓN RÍOS y Pierrick POUCHASSE en este monográfico.

64 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 7r. Carta del capellán del 17-10-1719.

65 A su regreso los peritos lo describen: «hallarse rendido y podrido de la cinta de la manga para arriba, el escudo de popa despedido de su propio lugar». AGI, Filipinas, 171, N. 22.

66 Sobre los diferentes pertrechos y géneros necesarios al barco o que se remite a Marianas, hay varios inventarios: AGI, Filipinas 13, R. 1, N. 10. Filipinas, 171, N. 22, fol. 50-54. Autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año de 1720, hasta se nombran «60 gallinas vivas ponedoras en un gallinero de madera». Filipinas, 238, N. 1, fol. 42v-52r.

67 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 9-11. Tenemos más detalles en AGI, Filipinas, 129, N. 14

68 Las galeotas «no son suficientes para hacer viaje a las Marianas, porque no tienen los ombros suficientes para poder obtener la segunda cubierta que se les pudiera poner para resguardo de la gente y de la carga, y que no las ahogasen los mares», AGI, Filipinas, 135, N. 3 fol. 4r. Los autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año pasado de 1720.

Las chalupas son igualmente rechazadas, por falta de porte, aunque hayan cruzado el mar de China, como la de un capitán armenio en 1720. En este caso hasta tenemos sus dimensiones: 28 codos de quilla, 10 y $\frac{3}{4}$ de manga, 6 de plan, 5,5 de puntal.⁶⁹ Es decir 16 metros de longitud aproximativamente, por 6 de ancho y 3 de profundidad: si aplicamos la fórmula de arqueo oficial de 1614, algo modificada, disponemos de 103 toneladas.⁷⁰ Lo que correspondería al tamaño requerido por la real cedula de 1677, pero que la experiencia juzga insuficiente en la fecha de 1720.

Para los pataches que participaron efectivamente en la Carrera, tenemos una única medida, la del patache *Nuestra Señora del Rosario*, rentado para las Marianas en 1704, con 42 codos de quilla, 13,5 de manga, 6 de puntal.⁷¹ Si aplicamos los cálculos antecedentes, son 212 toneladas. Su capitán portugués dice que hay abordo unas 100 personas, cifra consecuente.⁷² Se está excediendo del porte de la cédula de 1677, pero se puede contestar que no es un barco del rey, y que la experiencia demuestra que los barcos requieren de cierto porte en esas condiciones. El hecho es que, si tomamos como criterio la tripulación, los barcos ven su tamaño aumentar a lo largo de los años, probablemente en relación con las necesidades de un presidio y una misión jesuita que van creciendo con el tiempo. Contando los oficiales, la balandra *San Francisco Xavier*, en 1683 cuenta con 18 hombres, algo parecido la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* y *San Ignacio* en 1686, al año siguiente, ya pasamos a 56 tripulantes. Al siglo siguiente esto se confirma: en 1719 el patache *Nuestra Señora del Carmen* tiene 76 marineros y oficiales, el que le sigue, en 1720, 78 hombres. Al final, el patache *Nuestra Señora de los Dolores* y *San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*, lleva 86 tripulantes (1729).⁷³

Esa última lista nos da más información que las anteriores (edades, lugares de origen de marineros y grumetes), y permite volver sobre algunas preguntas que nos hemos planteado ya anteriormente (Calvo, 2016: 72-79), sobre su origen, la distinción entre las diferentes categorías,⁷⁴ las transferencias entre las Carreras, incluyendo la de Indias. Siempre se considera que el grumete es de un rango inferior, con un estatus de aprendiz. Esto se debe matizar en el contexto filipino, ya que la diferencia entre marinero y grumete es reducida en edad promedio: 29,6 años para los primeros, 25,4 para los segundos.⁷⁵ En cuanto al origen geográfico,

69 AGI, Filipinas, 135, N. 3, fol. 29v. Los autos fechos sobre despachar patache a las Marianas el año pasado de 1720.

70 VALDEZ-BUBNOV (2011: 81), si asimilamos la quilla a la eslora (distancia de proa a popa). *Diccionario marítimo español*: una tonelada «consta de ocho codos cúbicos», es decir 4,56 m³.

71 En alguna ocasión se le llama «fragata», AGI, Filipinas, 129, N. 14, fol. 22r y 24.

72 AGI, Filipinas, 132, N. 1, fol. 30. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 8-9. Testimonios a la letra de los autos fechos sobre la arribada de la fragata San Gabriel que iba a las islas Marianas el año pasado de 1687

73 AGI, Filipinas, 44, N. 34, fol. 123v. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 7-8. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* y *San Ignacio* que iba a las islas Marianas este año de 87 [en realidad 86]. Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 8-9. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *San Gabriel* que iba a las islas Marianas el año pasado de 87. Filipinas, 171, N. 22, fol. 73-80. Traslado autentico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*. Filipinas, 135, N. 3, fol. 41-43, Autos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720. AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 57v-64v.

74 Un acercamiento al trabajo del marinero y del grumete, García de Palacio, 1587: fol. 119.

75 Tenemos la edad de 36 marineros, entre 17 y 50 años; AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 57v- 61. Conocemos la de 38 grumetes, de 13 a 46 años, únicamente 4 tienen menos de 20 años; AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 61-64v.

es abierto, sobre todo para los marineros (ver cuadro II). Sin duda los más confirmados proceden de América y de Europa, se han fogueado en la Carrera de las Indias y en la navegación por el Caribe: 31% de los marineros, 10% de los grumetes. Más que en la edad, aquí está la principal diferencia. Y esto desde un principio de la Carrera, hemos mencionado en varias ocasiones el fracaso del primer viaje, terminado en arribada de 1680, bajo el mando de Francisco Lazcano, que acababa de llegar del Caribe, siendo natural de Calatayud.⁷⁶ Siguió una encuesta, en la que diez miembros de la tripulación fueron interrogados, cuatro lo conocieron anteriormente, lo habían encontrado entre Venezuela, Veracruz y el Mar del Norte.⁷⁷

CUADRO 2
Origen geográfico conocido de la tripulación del patache
Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar (1729)

Origen	Grumetes	Marineros
Filipinas:		
- Manila y su entorno*	29	22
- Luzón	4	3
- Otras islas	---	2
Total	33	27
Otras partes		
- Marianas	1	--
- Asia (Persia)	1	--
- América	2	4
- España	2	3
- Europa	--	5
Total	6	12
TOTAL	39	39

Fuente: AGI, Filipinas, 238, N. 1, fols. 57v-64v.

*: "Manila y su entorno": Manila, Cavite, San Roque, Tondo, Parañaque.

Sin embargo no se debe minimizar en exceso la aportación filipina. Volviendo al patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*, entre los ocho oficiales hay tres «de nación pampanga», el calafate⁷⁸ y el carpintero, calificados de capitanes, con el atributo del «don», y el tercero sargento mayor, sin más especificación. Si queremos acercarnos aún más a su perfil, ninguno pudo firmar. Esto no era una limitante al prestigio que les podía rodear en el barco, pero también en la sociedad de las islas.⁷⁹

76 AGI, Filipinas, 44, N. 34, fol. 38r.

77 AGI, Filipinas, 44, N. 34.

78 Los textos dicen *galafate*.

79 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 353r-355v.

A la tripulación hay que añadir una muchedumbre de pasajeros, en medio de las gallinas y su gallinero, de algunas curañas de cañones y los pertrechos y géneros que incomodan por todas partes. Los jesuitas, que siempre se embarcaban con un número significativo de servidores –a veces éstos son hasta 20–,⁸⁰ los soldados, numerosos desde los inicios,⁸¹ en algunos casos el nuevo gobernador de las Marianas y su familia; hasta la propia servidumbre del cabo superior (a finales de la época viaja con mayordomo y criado) y de algunos oficiales. ¿Se duplica la población del patache? Estamos por lo tanto más allá de 100 personas, apiñadas en menos de 200 m², y eso sin contar las ratas.⁸²

¿Estamos más cerca de una caravana perdida en un desierto de arena que de un glorioso navío surcando mares y señoreando tempestades? Probablemente, pero sería olvidar todo lo otro, la larga historia que trajo fragatas y pataches hasta esas playas lejanas, el orgullo de su poderío y su lealtad al Rey, que recuerdan sus cañones y pedreras. Sobre todo levantemos la vista, lo primero que veremos serán «tres banderas de manta lanquin de China pintadas las armas reales al óleo por entrambas partes. La vera de popa de ocho varas y media de ancho y doce varas de largo. Otra de tope de tres varas de ancho y cinco varas de largo. Y la otra de proa de dos varas y media de ancho y cinco varas de largo».⁸³ Son unos 85 m² de tela y colores desafiantes, coronando barquillos de menos de 30 metros de quilla, que paseaban por los océanos, aún en medio de los peligros y las peores exacciones, la soberbia de la Monarquía hispana.

6. CINCUENTA AÑOS DE ARRIBADAS Y PÉRDIDAS

Es hora de acercarse a la realidad más cruenta, tal como la refleja el apéndice. Por supuesto tal cuadro merece un comentario y crítica preliminares: ¿es exhaustivo de todos los viajes que el buque de las Marianas realizó en esos 50 años, encargado –en principio cada año– de traer el socorro o situado⁸⁴ a esas islas? Es nuestra ambición. ¿Pero cuántos tornaviajes felices se quedaron sin historia documentada? No lo sabremos. Deberíamos tener, en teoría, un centenar de segmentos de tornaviaje, solo alcanzamos la tercera parte: treinta y tres.⁸⁵ Como siempre volvemos a la pregunta esencial: ¿laguna documental o reflejo

80 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 166v.

81 En 1686, durante una de las principales revueltas chamorras, se embarcan 40 infantes. AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9, fol. 6. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio*.

82 Según las medidas de *Nuestra Señora del Rosario*, ya mencionadas, la superficie de la cubierta superior sería de 184 m².

83 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 42v.

84 Prácticamente el situado de las Marianas, procedente de las cajas reales de Nueva España, pasando por Manila, no ha sido estudiado, tenemos datos dispersos. Disponemos de las sumas siguientes: para 1697-1700, 18.900 pesos por año; son en total 109 400 pesos, cuyo cargo el gobernador de las Marianas que los recibió no pudo justificar el empleo y se retrajo a sagrado. AGI, Filipinas, 125, N. 28. Treinta años después había cambiado poco. En 1731 el situado fue de 19.725 peso, AGNM, Indiferente virreinal, caja real, caja n° 6389, exp. 94.

85 Incluimos los pocos casos que sabemos que no hubo patache.

de una realidad más compleja que lo que las ordenanzas, aquí la de 1 de julio de 1677, quieren imponer? Probablemente las dos opciones. Pero la segunda, dado las pérdidas y sacrificios que colmaron esta Carrera, parece imponerse, rápidamente. También debió tener su peso la pacificación de los chamorros. En 1705 el gobernador de Filipinas parece ya sugerir que el patache solo salga cada dos años.⁸⁶ Lo que no es del agrado del Consejo de Indias, que en 1711 insiste para que se respete la real cedula de 1677.⁸⁷ Pero Filipinas y las Marianas están lejos del alcance de Madrid, y en 1712, el gobernador de las Marianas confirma que la práctica ya es bianual: «vino la balandra *Santo Domingo de Guzmán* con el situado que de dos a dos años se trae de dichas islas Philippinas».⁸⁸

CUADRO 3
El destino de los pataches de la Carrera de las Marianas (1680-1730)

Extravío	Arribada*	Pérdida	Viaje logrado
2	8	6	14**

Fuente: Ver apéndice.⁸⁹

*: aunque a veces se dice que hubo varias arribadas en el viaje, solo tomamos una en cuenta.

** : en dos casos no es el buque que regresa, sino una embarcación hecha con pedazos de sus estructuras.

El cuadro 3 es preocupante para el historiador. ¿Hubo realmente más accidentes que viajes felices? ¿No confirmaría esto la crítica anterior sobre una notable laguna documental, en relación a la gente feliz y sin historia? No tenemos respuesta firme, aunque nuestra convicción profunda lo debate. Aun la gente feliz deja algún rastro, que aquí no encontramos. Lo cierto es que los contemporáneos no hicieron esos cálculos, ni se plantearon esas preguntas, pero conocían los hechos, la memoria individual y colectiva había acumulado todo un lastre de anécdotas y hechos dramáticos, recordemos la junta de pilotos del 15 de mayo de 1679. Sean cuales fueren las estadísticas y su colorido, aceptemos las de los pilotos de la junta. El general Antonio Nieto declaró: «si dicho navío saliese diez veces directamente para dichas islas Marianas no llegaría a las dónde están los religiosos de la Compañía de Jesús [las más meridionales] una».⁹⁰

Hablar de causas es difícil, tratándose de hechos brutales, en una coyuntura de ruptura trágica muy localizada, que interesan a una humanidad reducida, encerrada en una «cárcel sin grillos», en medio de mares tormentosos,⁹¹ sobre

86 AGI, Filipinas, 129, N. 29. Carta del 27-6-1705. El bajel «saldrá esta año con el socorro suficiente para que se mantenga aquella infantería y religiosos dos años».

87 AGI, Filipinas, 129, N. 14. Parecer del fiscal del Consejo.

88 AGI, Filipinas, 168, N. 9. El hecho es que esta práctica no fue legal: en 1720 el fiscal de la audiencia buscó alguna cedula real que la avalara. No la encontró. AGI, Filipinas, 135, N. 3. Autos fechos sobre despachar patache a las islas Marianas el año pasado de 1720.

89 En dos casos hemos dividido el viaje en dos, tomando en cuenta arribada y pérdida sucesivas.

90 AGI, Filipinas, 45, N. 5. Junta de pilotos, Manila.

91 «Tiempos [aquí por estado de la atmosfera] tan grandes que suelen en menos de dos horas andar todos los rumbos de la aguja», AGI, Filipinas, 45, N. 5. Junta de pilotos, Manila.

un hilo endeble tendido entre dos archipiélagos que mal se relacionan. En todos los casos, se acumulan las responsabilidades. Las estructurales: en primer lugar las condiciones naturales, geográficas y meteorológicas, pero también las tecnológicas –navío y conocimientos ligados–.⁹² Hasta cuentan razones políticas y humanas, como el descuido, hasta el desdén por esta Carrera como veremos, las exigencias de la defensa, la estructura del mando al interior del patache.⁹³ Las coyunturales: sea el tiempo, en sus variables, ENOS (CALVO, 2016: 47-51, 109-133), vendavales, brisas, temporales; sea el estado del navío, más o menos conforme o podrido; sea la parte que corresponde a los hombres, determinante en muchos casos: incompetencia, irresponsabilidad, corrupción, tiranía. Por supuesto todo esto se puede juntar, y no siempre es posible valorar los elementos entre sí. Más que las causas, sería aquí menos arriesgado considerar las circunstancias en las cuales se desarrolló el recorrido.

Estas circunstancias nos son bien conocidas en caso de «accidente», y por lo tanto de busca de responsabilidad, gracias a los expedientes sobre las arribadas: en este caso el bajel regresa a Luzón, con su tripulación, con la documentación a bordo: disponemos por lo tanto de un flujo de información, oral y escrita, a veces imponente, copiada con cuidado, mandada a Madrid. Nada se encuentra hoy en los archivos filipinos. Entre dichas piezas, son de gran interés, por supuesto, los libros de los pilotos, que día a día, a veces hora por hora describen el mar, dan la dirección de los vientos, el estado del barco, de sus velas, y su desplazamiento (CALVO, 2016: 137-166). Las pérdidas, por razones evidentes, no ofrecen estos datos: todo desapareció con el navío, cuerpos, almas y documentos. En algunos casos sobrevive la mayor parte de la tripulación, sus testimonios son consignados, pero faltarán los diarios y otras piezas, sumergidas.⁹⁴

Dentro de la amplia gama de arribadas y pérdidas, algunas pueden tener mayor ejemplaridad. Es cierto para el fallido viaje inaugural de 1680, donde las responsabilidades humanas, y concretamente del cabo superior Francisco Lazcano son determinantes (CALVO, 2016: 99-109; 183-202), tiranía, desconocimiento del medio, falta de coordinación con el piloto, hasta irresponsabilidad. Como sabemos, procede del Caribe, de donde llegó en 1679. Y se le da la misión tan delicada de abrir la nueva Carrera, sin ninguna experiencia de ese medio tan particular

92 Recordemos el problema siempre presente aquí de la determinación de la longitud. El piloto de *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio* testimonia, después de perder su rumbo: «como esta navegación se hace casi por un paralelo es muy ordinario engañarse los pilotos en la fantasía [cálculo a la estima], principalmente cuando no les da lugar el tiempo a aconsejarse con la aguja de demarcar el sol», AGI, Filipinas, 13, R. 1, N. 9. Testimonios a la letra de los autos de la arribada de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu y San Ignacio* este año de 87 [sic].

93 En el galeón, el mando recae sobre el general, habitualmente poco familiarizado con los asuntos del mar, y que puede por lo tanto mantener el orden entre piloto y contraestre, salvo algún caso peculiar, como a bordo del *Santo Cristo de Burgos*, en 1692 (CALVO, 2016: 123-133). Esta instancia está ausente en el patache, y el cabo superior, un piloto, suele entrar en conflicto con el piloto asignado (caso de la balandra *San Francisco Xavier* en 1680), o con el contraestre (el patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar*, en 1729).

94 Es el caso del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar*, que se pierde cerca de la costa del norte de Luzón, el 13 de febrero de 1730, AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 293-458.

del Pacífico occidental.⁹⁵ Personaje exaltado y resuelto, no ve inconveniente en salir en septiembre de 1680, ya sin vendavales. No confía en el piloto, que juzga incompetente y que marginaliza. De espíritu aventurero, interpretando las instrucciones que tiene del gobernador, está dispuesto a ir con la balandra a piratear del lado de la isla Hermosa (Formosa), o buscar las islas del sur: en sus extravíos conduce el navío hasta 6° 30' de latitud norte. Brutal, atemoriza, hasta hiere con diversos instrumentos algunos marineros, maltrata de palabras a los oficiales. Ciclotímico, conoce momentos de profunda depresión: en dos ocasiones abandona el mando del barco. ¿Con todos estos extravíos psicológicos, como no esperar que el navío no conozca los suyos, si además añadimos los inevitables temporales? Hemos logrado reconstruir aproximadamente su recorrido (CALVO, 2016: 107). En algún momento, circunstancia habitual en esa Carrera, el piloto y él no están de acuerdo sobre su posición en relación a las Marianas, demasiado al oeste, o ya propasadas. Nunca las verán en este viaje, cuyo resultado valdrá dos años de cárcel a Lazcano.

El viaje que emprendió en 1699 el patache *Santa Rosa* es el caso extremo de lo que podría ser un extravío. Se quería ir hacia el este, a las Marianas, ¡se fue al noroeste a China (CALVO, 2016: 44; 160-163; ver mapa: 166)! Salió de Cavite «al tiempo regular» (1-7-1699), pero al salir de la bahía de Manila, cuando iba a tomar hacia el sur, «le dio un temporal que le puso entre el cabo de Bojeador y la islas de Babuyanes», es decir que fue por la costa occidental hasta el extremo norte de Luzón, derrotero que no practicaba ninguna de las dos carreras. Pasó cerca de Hermosa, en unos cuatro días y medio la tormenta lo había propulsado a unos 500 kilómetros hacia el norte. Intenta ir a Macao para reponerse, pero otro temporal lo metió en el puerto de Amoy, imperio de China, el 8 de agosto de 1699. Lo detienen cinco meses, logra regresar a Cavite el 21 de enero de 1700.⁹⁶ El buque había sufrido tanto que se decretó que se desguazase y echase al través.⁹⁷ Fue una arribada «fortuita», sin responsables, de no ser el temporal.

El año 1719 ha dejado una profunda huella en la memoria filipina porque mataron al gobernador don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo, el 11 de octubre. Ya en su pasado agitado el archipiélago había conocido semejante evento, cuando en 1593 Gómez Pérez Dasmariñas fue asesinado por sus remeros chinos. Fue muy diferente en 1719. La muchedumbre de Manila, probablemente a instigación del clero, lo mató en el palacio. Le sucedió su rival, el arzobispo Francisco de la Cuesta. ¿Podía el patache de las Marianas quedar al margen de tales circunstancias?

Ese año arribó el patache *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Relámpago*. Sabemos que estaba podrido y que volvió desarticulado, a punto de ir a pique. Cuando se levó de San Jacinto, frente al desembocadero de San Bernardino, el 9 de septiembre de 1719, todavía gobernaba el mariscal Bustamante. ¿Pero en qué podía ser esto su responsabilidad? La encuesta que seguiría, bajo la tutela de su enemigo, el arzobispo-gobernador, trataría de demostrarlo, y hacer valer que la tiranía del

95 Aunque sea «muy versado en el mar del Norte», como lo reconoce el gobernador de Filipinas, AGI, Filipinas, 12, R. 1, N. 23. Carta del 30-5-1684.

96 AGI, Filipinas, 123, N. 9.

97 AGI, Filipinas, 123, N. 9. Carta del gobernador de Filipinas, 12-6-1700.

antecesor se extendía a todos los dominios. Lo que se discutió principalmente fue saber lo ocurrido en las semanas anteriores.

«Era [entonces] publica voz en el puerto de Cavite que dicho patache estaba necesitado de carena». Y efectivamente, al primer temporal, el 27 de septiembre, se reconoce el barco, «lo hallaron mucho [más] maltratado que lo que pensábamos», los clavos se hunden en la madera podrida, «y toda la popa se meneaba por la poca sujeción que tiene». ⁹⁸ Esa misma noche se determinó arribar. Pocas veces esa decisión se ha tomado con tanta prisa. Con esas evidencias, ¿por qué no se carenó en Cavite? Las manos duras del mariscal y de su sobrino don Gregorio de Bustamante se transparentan. El gobernador decidió precipitadamente mandar una armadilla de tres pataches detrás del galeón *Sacra Familia*, que salió sin su autorización, ⁹⁹ entre ellos el *Nuestra Señora del Carmen*. Este estaba precisamente a punto de ser carenado en Cavite, lo que se le negó entonces, se levó sin instrucciones, prácticamente sin el socorro para Marianas –lo recibiría en Ticao, le dijeron, aunque nunca llegó–. Su capitán, nombrado en el último momento no tuvo tiempo de hacer los reconocimientos necesarios. El miedo rondaba y el capitán no opuso ninguna resistencia: «por ocasión del dicho señor mariscal quien ejecutaba las cosas sin prevención ni excepción de personas de todos estados, y que recelándose dicho cabo no experimentar en su persona las rigurosas demostraciones de prisión y calabozo que ejecutara dicho señor mariscal». ¹⁰⁰ Tampoco parece haberse enfrentado al sargento mayor don Gregorio Bustamante en Cavite. Éste llegó cuando los calafates estaban a punto de empezar a carenar y los apaleó, «mandando se disparase pieza de leva». ¹⁰¹

El cabo superior no es el único tembloroso. En Cavite hasta los maestros de fábrica temen al mariscal y sus secuaces, y justifican las decisiones de la Autoridad diciendo «que para las islas Marianas se hallaban con carena suficiente». ¹⁰² Son palabras importantes, que varios testigos dirán haber oído. Detrás de ellas están muchas de las fallas de esa Carrera, sin duda secundaria entonces para los intereses de Filipinas, costosa en hombres y materiales para el Imperio, aunque este trató de mantenerla lo más posible. El menosprecio se traduce en inatención, descuido, desorganización. Finalmente, como alguien debía de pagar por todos esos errores y descalificaciones, fueron los bienes del mariscal difunto los que fueron condenados.

La aventura dramática del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* en 1729-1730 fue particular en su conjunto, aunque

98 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 45v. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

99 Los hechos son oscuros aquí.

100 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 91r. Testimonio del general Manuel de Argüelles, 7-11-1719, quien se embarcó en el patache. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

101 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 222r. «Confesión del cabo», 1-12-1719. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

102 AGI, Filipinas, 171, N. 22, fol. 93r. Traslado auténtico de los autos de la averiguación fecha sobre la arribada del patache *Nuestra Señora del Carmen*.

cada uno de sus elementos constitutivos se repite en los demás episodios (ver apéndice).¹⁰³

En realidad fueron dos accidentes muy distintos. Una arribada en noviembre de 1729, en la costa oriental de Luzón (San Miguel de Naga), ya que de regreso el buque no pudo entrar por San Bernardino, llegando a una altura demasiado elevada. ¡Fue después de una larga lucha de 73 días contra el mar, rumbo a las Marianas! Enfermo, el cabo y piloto Manuel de los Santos Camacho abandona el barco. Se nombra en Manila un substituto, el alférez Luis Díaz, presente en Naga desde enero de 1730. Su misión es conducir el patache hasta Cavite, por San Bernardino. Vientos y corrientes, como en otras ocasiones se oponen a ello, lo mandan hacia el norte: alcanza el cabo de Engaño, en condiciones muy difíciles, y finalmente se queda dormido, la misma noche en que su barco «a vista de la barra del pueblo de Abulu se perdió (...), varando el patache», el 13 de febrero.¹⁰⁴

Esta epopeya ofrece otra particularidad. Entre la docena de diarios de pilotos que hemos podido examinar, para el galeón y el patache, el de *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar* es el mejor, su nomenclatura de los vientos ya se acerca a la escala de Beaufort,¹⁰⁵ con calma, bonancible, fresco, recio, temporal, huracán, y todos los intermedios y superlativos necesarios (casi calma, muy recio...). Sobre todo, de forma sistematizada, al salir del desembocadero de San Bernardino, da cada mediodía las coordenadas geográficas del barco (ver mapa), permitiendo seguir sus tribulaciones con la precisión de la época.¹⁰⁶

El año de 1729 climáticamente se encuentra en un periodo complejo. El mínimo de Maunder (1645-1715), marcado por la ausencia de manchas solares, ha colapsado, pero estamos todavía en el corazón de la pequeña Edad de Hielo, con irregularidades muy marcadas del clima, sobre todo para estas latitudes, en sí agitadas. Un actor aquí activo es ENOS, precisamente presente en los alrededores de esos años.¹⁰⁷ En Asia del Sureste, y hasta Australia, dos comportamientos definen a El Niño: debilitamiento de los vendavales de oeste cerca de las costas de Filipinas, sequía sobre toda la región. Los dos fenómenos están presentes en las circunstancias de la arribada. Si el patache tuvo que regresarse en octubre de 1729, es que el agua se estaba agotando, y no se había podido reponer por «la infelicidad de no tener aguaceros para coger agua».¹⁰⁸ La falta del monzón de oeste se puede medir en el diario, desde el 11 de julio que sale el patache de Cavite, hasta el 26 de agosto, el calificativo «calma» (o «casi calma») aparece en 30 días sobre 47. El mapa apoya la demostración, en particular entre el 17 y el 26 de agosto, como dice el diario, «hemos estado dando vueltas» o «quedo en

103 La información procede de AGI, Filipinas, 238, N. 1. Los autos fechos sobre la arribada y pérdida del patache *Nuestra Señora de los Dolores y San Francisco Xavier, Príncipe del Mar*.

104 AGI, Filipinas, 238, N. 1. Carta del gobernador de Filipinas, 19-6-1731. El proceso por la arribada se extiende hasta el fol. 292, por la pérdida del 293 al 459.

105 Sobre esa escala (con terminología hispana) ver FERNANDEZ FONTECHA (1880: 128).

106 Tomó como meridiano de origen el del desembocadero de San Bernardino, hemos convertido con el actual.

107 Según la escala cronológica de Quinn, 1992: 126, el año 1728 fue «very strong»; para Gergis y Fowler, 2009, 370, 1728 fue «strong», 1729 «weak». Dadas las irregularidades que conocemos, lo aquí presente es una precisión para un espacio delimitado, al extremo-occidente del Pacífico.

108 AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 2. Carta del piloto, 1-11-1729.

calma dando vueltas». ¹⁰⁹ Esto tuvo múltiples consecuencias, alargó el viaje y el racionamiento fue una de las causas de la arribada. La falta de viento cerca de las costas dejó libre juego a las corrientes que iban hacia el norte, hacia la trampa del cabo de Engaño y así a la pérdida de febrero de 1730.

La falta de vendavales en tiempos de ENOS tiene una contrapartida: las brisas y otros vientos de este, contrarios, aunque a veces bonancibles, están más presentes, obligando a ponerse a la capa para no retroceder. Siendo la irregularidad otra característica de esos tiempos, la calma se puede imbricar con vientos frescos contrarios, que es lo que explica la primera de las dos madejas que aparecen en el mapa (del 14 de septiembre al 24 de septiembre). ¹¹⁰ Como siempre, aun en presencia de ENOS, el elemento humano no se puede descartar. El cabo y piloto no parecen muy experimentados, el capitán mismo lo reconoce, algo timorato, y algunos testigos le reprocharán un exceso de la capa, y no aprovechar algunas oportunidades, es decir no «haber barloventado y granjear camino». ¹¹¹ La responsabilidad de las brisas es menos cuestionable entre el 4 y el 12 de octubre (ver mapa), con una verdadera muralla de «viento de noreste bien fresco», aunque siempre filtra algo de calma. ¹¹² En realidad El Niño no provocó ningún temporal extraordinario. Únicamente se conoció uno, al regreso, entre el 16 y 22 de octubre, que lanzó literalmente el patache contra las costas de la isla de Catanduanes.

Es la ocasión de hacer una última pregunta al diario, sobre su precisión. Otra vez, la longitud: ¿Cuál es la validez de su cálculo, determinado sobre el recorrido estimado del barco en las 24 horas que anteceden? En su carta al gobernador, después de la arribada, el cabo dice que llegó hasta 50 a 60 leguas de las Marianas, unos 300 kilómetros, redondeando. ¹¹³ Pero según su cálculo de la longitud, el 12 de octubre está a 138°41' este de longitud, a más de 600 kilómetros de Guam: error de 300 kilómetros. ¹¹⁴ Pero es posible que su declaración al gobernador esté algo orientada. Por lo tanto consideremos algo más tangible, la longitud que determina el cabo para Catanduanes: 124° 56' este. Debería ser 124° 12'. Aquí el error es mínimo, pero la cercanía de la tierra ofrece algún respaldo.

Pero la tierra es también un peligro para los buques, y la pérdida del patache, en el extremo norte de Luzón, espacio mal conocido y peor dominado por los pilotos, lo recuerda. Saliendo de San Miguel de Naga hacia el 20 de enero de 1730, con vientos de este y estesudeste, después de 8 días de lucha, el piloto Luis Díaz se resuelve «ir a la vuelta de norte y nornordeste», obedeciendo a vientos y corrientes. ¹¹⁵ El 12 de febrero alcanza el cabo de Engaño. El 13 está a la vista de la barra de Cagayan. Esa noche están a unas pocas leguas de la costa, con 40 brazas y en fondo de arena. Todo parece controlado, el cabo no dio fondo con el ancla, solo se puso a la capa, y se fue a dormir, debiendo estar de guarda.

¹⁰⁹ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 83.

¹¹⁰ Estamos entre viento del este «algo fresco» que obliga a poner a la capa, y calmas.

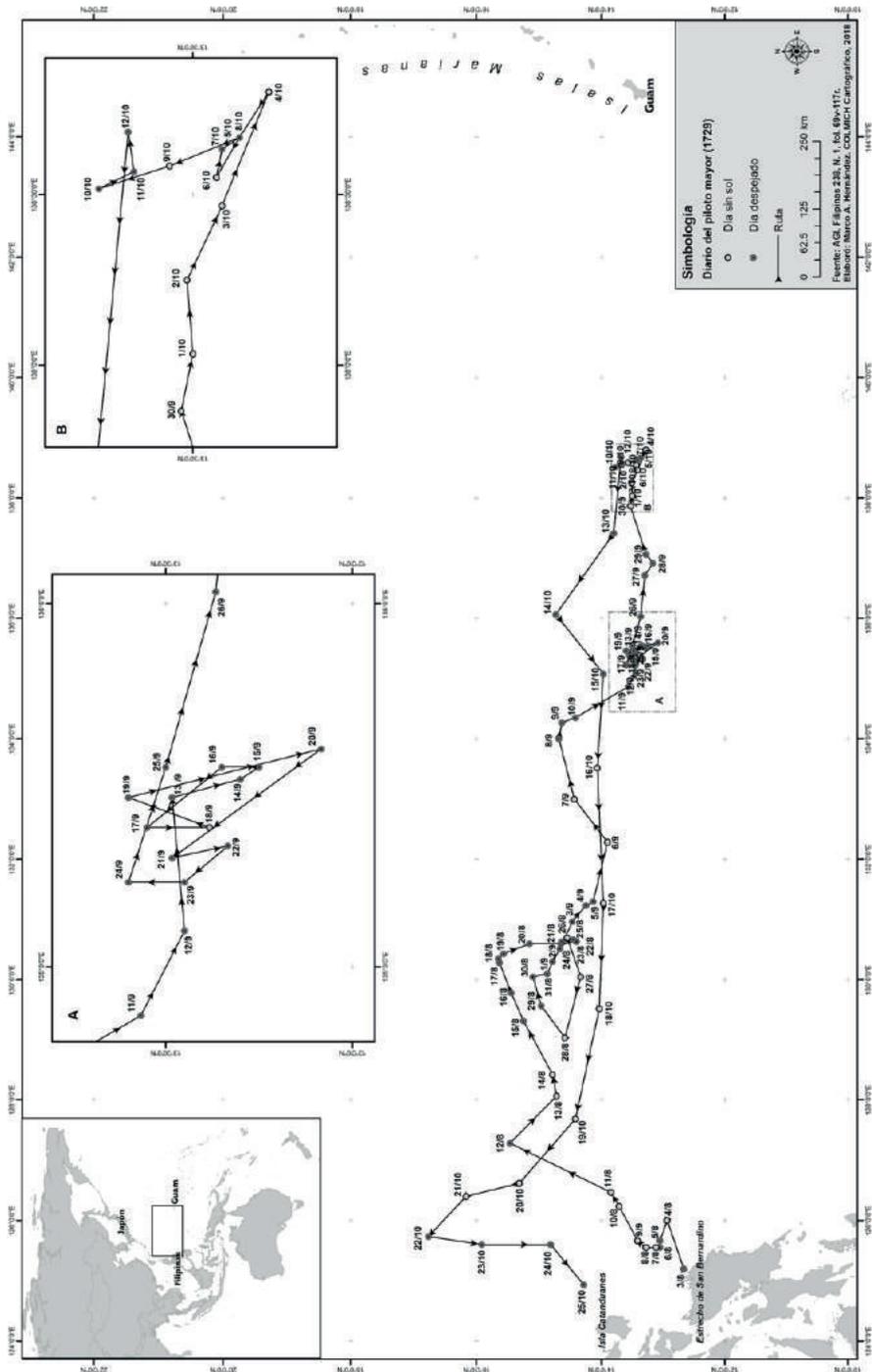
¹¹¹ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 5 y 140r.

¹¹² AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 101-105.

¹¹³ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 2.

¹¹⁴ A esa latitud, equivale a más de 2° 30' de longitud.

¹¹⁵ «Muchas corrientes que en aquella costa [Naga] corrían para el noroeste», AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 398r.



Mapa 1. El derrotero del patache *Nuestra Señora de los Dolores* y *San Francisco Xavier Príncipe del Mar*, según el diario de su piloto (3-8-1729/25-10-1729). Elaboración propia.

«Y el viento y el mar le rebatieron a tierra hasta que vararon». El cabo fue condenado a diez años de presidio, si bien es cierto que, previendo esto, se había fugado.¹¹⁶ ¿Irresponsabilidad? Sin duda, pero también exceso de tiranía. Díaz tenía atemorizada a la tripulación, y cuando el barco se iba acercando peligrosamente a la costa, nadie se atrevió a despertarlo.¹¹⁷ Recordemos a Lazcano y el primer viaje de la Carrera.

7. ¿UNA CARRERA MALDITA?

Dada las cifras manejadas a partir del apéndice, el calificativo no parece demasiado fuerte, pero hay que valorarlo, ya que cerramos esta odisea con broche de hierro, del que se hacen los grillos. Y volvamos a la pregunta de principio, con todo y sus penalidades la Carrera de Filipinas cumplió con su cometido, a lo largo de dos siglos y medio. ¿Podemos decir lo mismo para la de las Marianas? Los gobernadores de Filipinas intentaron, durante unas dos décadas por lo menos, cumplir con las órdenes, pero vimos que progresivamente los tiempos entre las salidas se alargaron. De catástrofe en catástrofe sabemos que aun después algo sigue: en 1732, el patache *San Fernando* se perdió. En 1748 le tocó al *Santo Domingo*.¹¹⁸ Poco a poco van desapareciendo las huellas documentales sobre la Carrera de las Marianas, y en 1783, en tiempos de guerra, el gobernador intenta reanimarla, mandando un paquebote a las Marianas, para que el Galeón no pase por ellas y sea víctima del enemigo.¹¹⁹ Sin duda la presencia del Galeón, que casi sistemáticamente pasaba por Guam fue un elemento en ese rápido decaimiento, todo esto era un doble juego, doblemente costoso.

Hubo otra razón esencial, la falta de apoyo, en términos generales a esa aventura pacífica (en términos amplios, incluyendo las Carolinas): el desinterés de gran parte de los poderes, si excluimos a uno que otro gobernador de Filipinas, más por lealtad que por convicción propia, a los gobernadores de las Marianas, pero poco podían influir. Sobre todo, los principales artífices de esa Carrera fueron los jesuitas, lo hemos notado. Lograron sus metas cuando tuvieron a alguien que los apoyara en la Corte, es decir otro jesuita. Y aquí hay dos personalidades esenciales, que recordar. El padre Nithard, valido de la reina Mariana, quien apoyó a San Vítores hasta que fue destituido en 1669, el engranaje empezó a funcionar gracias a él. El padre Robinet fue confesor de Felipe V entre 1705 y 1715, es decir en el tiempo que corresponde a la tentativa de ampliar el Pacífico español desde las Marianas. Muchas de las cartas y expedientes que mandaron entonces a Madrid los jesuitas de Filipinas-Marianas pasaron por él. La ironía de todo esto es que los dos eran extranjeros, austriaco el primero y francés el segundo.¹²⁰

Hubo otros impedimentos, algunos semejantes a los que conoció el Galeón, en particular los que están ligados al factor humano: incompetencia, brutalidad

¹¹⁶ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 398v y 458v.

¹¹⁷ AGI, Filipinas, 238, N. 1, fol. 404r.

¹¹⁸ AGI, Filipinas, 191, N. 70. Filipinas, 152, N. 25.

¹¹⁹ AGI, Filipinas, 391, N. 35. Carta del 20-6-1783.

¹²⁰ AGI, Filipinas, 297, N. 12. Carta de Pedro Robinet, 24-1-1715.

y demás corrupción. Si aquí no se superaron es que la jerarquía estaba menos elaborada, los espacios más restringidos. Si el Galeón era una mera cáscara de nuez en la inmensidad borrascosa, el patache era aún menos fiable, más endeble; las sacudidas del mar y el miedo debieron ser más intensos, por lo demás en un espacio más difícil que el que recorría la nao hacia Acapulco. ¿Y entonces qué decir de los minúsculos barquillos de las Carolinas? Recordemos él que salió en 1711, apenas de unos 13 metros, recorrió una corta distancia desde Guam, regresó «mareado la mayor parte de dichos marineros, y quedar inútiles para el gobierno y manejo de dicho barco». ¿Conocieron esos hombre un trastorno por estrés postraumático (TEPT), que suele ocurrir en tiempos de guerra o de amenaza de muerte?

Estamos ante un dilema: decir que fue un fracaso esta Carrera sería olvidar, menospreciar los sacrificios, los sufrimientos de esos miles de hombres que trataron de atravesar ese mar, salobre entre todos, de Filipinas a Marianas. Como el galeón de Filipinas, su recorrido por el laberinto de las islas filipinas, su salida mar abierta por el desembocadero de San Bernardino, fueron a veces trampas mortales. Pero lo más terrible fue tener que seguir una derrota oeste-este meridional, contra los alisios, en medio de tormentas, y la estancia en puertos sin abrigo en Guam, durante largos meses. ¿Quién y que sostuvo en este caso esta tremenda aventura? Los mitos de la Conquista que habían funcionado durante ya dos siglos, que pasaron del Atlántico al Índico, al Pacífico, que dieron vida a islas como Rica de Oro y Rica de Plata. Pero más coyunturalmente hay que recalcar la insistencia de los jesuitas, que se quisieron otra vez pescadores de hombres, aprovechando su cercanía con el Poder. Mitos, política, religión, fue lo que sostuvo, un tiempo esa ola expansionista, y es probablemente la conjunción que faltó a otros espacios marítimos. Notemos que en todo esto está ausente el aliciente económico, y fue una de las fallas de los proyectos.

Por lo menos los actores de esas hazañas demostraron con todos sus miedos, sus errores y sus irresponsabilidades, que únicamente los elementos los podían vencer. Además la causa profunda de las dificultades está en otra parte: intentaron lo imposible, como se dijo en la junta de pilotos de 1679. Se adelantaron más de un siglo a las nuevas tecnologías marítimas, una longitud precisa, unos barcos marineros que, finalmente, en el siglo XIX permitieron pasar de la exploración y sus riesgos a la colonización de otro nuevo mundo. «But that is another story», como diría Rudyard Kipling.

8. REFERENCIAS

- ANSON, J. (1833): *Viaje alrededor del mundo hecho en los años desde 1740 al 1744*, Madrid.
- BROGGIO, P. (2007): «L'Acto de contrición entre Europe et Nouveaux Mondes. Diego Luis de Sanvitores et la circulation des stratégies d'évangélisation de la Compagnie de Jésus au XVIIe siècle», en P. A. FABRE y V. BERNARD, *Missions religieuses modernes «Notre lieu est le monde»*, École française de Rome, Rome.

- BUSCHMANN, R.; SLACK, E.; TUELLER, J. (2014): «Colonizing the Marianas. Spain's Pacific Empire on Local and Global Scales», en *Navigating the Spanish Lake. The Pacific in the Iberian World, 1521-1898*, University of Hawai'i Press, Honolulu: 97-118.
- CALVO, Th. (2016): *Espacios, climas y aventuras. El galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*, El Colegio de San Luis, San Luis Potosí.
- CARANO, P.; SANCHEZ, P. (1964): *A complete History of Guam*, Tokyo, Charles Tuttle Company.
- DAMPIER, W. (1699): *A New Voyage Round the World*, London. (1831): *Diccionario marítimo español*, Imprenta Real, Madrid.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.D. (1992): *España en el Pacífico: la colonia de las islas Carolinas, 1885-1899*, CSIC, Madrid.
- ESPINOSA Y TELLO, J. (1809): *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo*, Imprenta Real, Madrid.
- FERNÁNDEZ FONTECHA, F. (1880): *Curso de astronomía náutica y navegación*, Cádiz.
- IBÁÑEZ Y GARCÍA, L. de (1888): *Historia de las islas Marianas, Carolinas y Palaos*, Granada.
- GARCÍA DE PALACIO, D. (1587): *Instrucción náutica para el buen vicio y regimiento de las naos, su traça y gobierno*, México.
- GERGIS, J.; FOWLER, A. (2009): «A history of ENSO events since A.D. 1525: implication for future climate change», *Climatic Change*, 92: 343-387.
- MANZANO COSANO, D. (2017): *Las Carolinas. Las islas fronterizas que alientan el imperialismo español*, Ayuntamiento de Carmona, Carmona.
- MURILLO VELARDE, P. (1749): *Historia de la provincial de Philipinas de la Compañía de Jesus*, Manila.
- QUINN, W. (1992): «A study of South Oscillation, related climatic activity for A.D. 622-1900 incorporating Nile River flood data», en H. DIAZ y V. MARKGRAF, *El Niño-Historical and paleoclimatic Oscillation*, Cambridge University Press, Cambridge: 119-149.
- VALDEZ-BUBNOV, I. (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, México.

APÉNDICE: LA DESCARNADA CARRERA DE LAS MARIANAS (1680-1730)

Fuentes: proceden del conjunto de documentos del AGI que aparecen en el texto

Navío	Fecha inicio	Lugares de inicio	Destinación	Fecha llegada (e intermedias)	Lugar llegada (e intermedios)	Incidentes	Observaciones
Balandra <i>San Francisco Xavier</i>	1680 (muy probablemente septiembre)	Cavite	Guam	20/1/1681	San Jacinto, Ticao	arribada	Se construyó para este viaje. Se suponía que sería el viaje inaugural de la Carrera de las Marianas. La conducta del cabo superior Francisco Lazcano fue negativa y parte del fracaso.
Balandra <i>San Francisco Xavier</i>	1683	Cavite	Guam	1683	Guam	Se perdió (Guam)	¿26 días de Cavite a Guam! 18 hombres de tripulación. 26 días de San Bernardino a Guam. En Guam: «sobrevino un temporal que en aquellos mares son éstos formidables. No habiendo encontrado un puerto donde abrigarse, le hizo pedazos en los arrecifes».
Balandra <i>San Francisco Xavier</i> ("fragmentos y cuarteles")	¿1684?	Guam	Cavite	¿1684?	Islas Filipinas	Se hizo embarcación con los restos de la balandra.	«Entradas las brisas, en nueve días de navegación llegó de tornaviaje a estas islas». El capitán fue Pedro Gómez. Este primer tornaviaje medio logrado le mereció más tarde una encomienda.

Fragata <i>N. Sra de Aránzazu y San Ignacio</i>	26/VIII/1686	Cavite	Guam	21/XI/1686	Batangas, 20 leguas de Manila	Arribada	<p>Tripulación de 17 hombre, se embarcan 40 infantes (revuelta de los chamorros).</p> <p>«Le faltó el vendaval favorable, y le entraron rigurosos tiempos contrarios que la desbarolaron y maltrataron».</p> <p>Fuertes corrientes hacia el noroeste.</p> <p>El espectro de la hambruna y la sed amenazó.</p> <p>El año 1687 es año de muy fuerte ENOS: ¿alguna incidencia?</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	24/VI/1687	Cavite	Guam	16/VIII/1687 14/XII/1687	1-Cabo de Engaño 2-Cavite	Dos arribadas	<p>56 miembros de tripulación.</p> <p>Sale de convoy con el galeón de Nueva España.</p> <p>Fue año de muy fuerte ENOS.</p> <p>Falta de vendavales, fuertes corrientes y «recios temporales» de norte la conducen al cabo de Engaño (noreste de Luzón) después de desembocar.</p> <p>Se rehace y emprende el viaje de nuevo. Por resistencia de vientos no logra «granjear una legua», y debe de arribar otra vez, pasando por el cabo Bojeador (noroeste de Luzón).</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	5/VI/1688 (?)	Cavite	Guam	1688	¿Guam?	Probable éxito.	<p>Lleva sobre todo pertrechos de guerra y 30 soldados.</p> <p>Según carta del gobernador de 31/V/1688, dice que está a punto de mandar la fragata en 4 ó 5 días a las Marianas, Es la única información, con lo remitido a Marianas.</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	1688 o 1689	Guam	Cavite	1688 o 1689	¿Cavite?	Probable éxito.	<p>Probablemente logró el tornaviaje. La volvemos a encontrar, en 1692 cuando se quemó en Cavite.</p>
Fragata <i>San Gabriel</i>	1692	Cavite	Guam	10/VI/1692	Cavite	Se incendió en el puerto.	<p>Por «haber bajado alguno de los cabos o oficiales a la bodega con luz de fuego».</p>

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio

Patache <i>Santa Rosa</i>	1/VII/1699	Cavite	Guam	14/VII/1699 5/VIII/1699 13/I/1700 23/I/1700	1-Cabo de Bojeador 2-Amoy (china) 3-Isla de Batan 4-Cavite	Arribada	Al salir de la bahía de Manila un temporal lo propulsó hacia el norte. Cayó en la trampa del mar de China. Pasó 5 meses en China. De Batan (extremo norte de Filipinas) a Cavite, en 10 días es una hazaña. Las brisas debieron de ser muy activas.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1700	Cavite	Guam	1700	Guam		
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	Finales 1700	Guam	Cavite	Fines enero 1701	Bagatao (sudeste de Luzón).	Extravío	Parece haber entrado con dificultad por el estrecho de San Bernardino, en su tornaviaje.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1701	----- ----	-----	-----	-----	-----	Se esperaba que pudiera salir en mayo 1701 para las Marianas, pero se suspendió, por noticias sobre holandeses.
-----	1702	----- ----	-----	-----	-----	-----	Este año se dice que no se mandó bajel para las Marianas, «por no haber bajel competente para el viaje». Los holandeses amenazan. Se resuelve fabricar dos fragatas, de 20 cañones.
Patache N. <i>Sra de la Concepción</i>	1703	Bagatao (Luzón)	Guam	2/III/1704	Tabaco (Albay) (sureste de Luzón)	Después de cuatro arribadas se perdió.	«Con la marea vaciando», mucho mar, vientos, naufragó en los bajos de Tabaco.
Patache N. <i>Sra del Rosario</i>	Después de 19/IV/1704	Cavite	Guam	1704	Guam		Bajel de portugueses, procedente de Macao. Sometido a embargo. Dimensiones: 42 codos de quilla.
Patache N. <i>Sra del Rosario</i>	1704	Guam	Cavite	26/XII/1704	Cavite		27/XII/1704 se entrega a sus dueños.
Balandra <i>Santo Domingo de Guzmán</i>	1711 (?)	Cavite	Guam	1711 (?)	Guam		En Guam ha informado al gobernador de las Marianas de hechos ocurridos en Manila posteriores a marzo 1710.
Balandra <i>Santo Domingo de Guzmán</i>	1712	Guam	Cavite	1712	Bagatao	Extravío	Mucho se sabe por pilgrana, por carta de dicho gobernador (31-1-1712): «con noticia de haberse desgariado y arribado al puerto de Bagatao de onde no puede volver a estas islas». Además en su regreso desde Guam pasa en 1712 a recoger dos jesuitas en dos islotes de Palaos.
?	1715	Cavite	Guam	1715	?	arribada	Según testimonio del fiscal de la audiencia de 25/4/1725.
-----	1718	-----	-----	-----	-----	-----	Se dejó de despachar nave a las Marianas.

Patache <i>N. Sra del Carmen</i>	9/IX/1719	1-Cavite 2-San Jacinto, isla de Ticao	Guam	16/X/1719	1-Batangas (prov. de Taal) 2- Cavite	Arribada	<p>Patache alias <i>Relámpago</i>, de origen francés, propiedad de vecino.</p> <p>Mandado en lugar de patache del rey, mandado al reino de Tonkin, sin volver.</p> <p>76 miembros de la tripulación.</p> <p>«Hallarse rendido y podrido de la cinta de la manga para arriba, el escudo de popar despedido de su luga»r.</p> <p>Responsabilidad del difunto gobernador de Filipinas Fernando de Bustamante (y su sobrino): salida precipitada.</p> <p>La junta para arribada se hace a bordo apenas con 19 días de navegación.</p> <p>Se le pusieron 18 tortores para no ir a pique.</p>
Patache <i>San Andrés</i>	1720	Cavite	Guam	1720	Guam		<p>Todavía no llegó el patache mandado al Tonkin...</p> <p>Patache <i>San Andrés</i>, alias <i>Brampur</i>, recién llegado costas de China, de particular.</p> <p>78 hombres de tripulación.</p> <p>Lleva a Marianas su gobernador Sánchez de Tagle.</p>
Patache <i>San Andrés</i>	20/VI/1721	Guam	Cavite	7/VII/1721	Cavite		<p>Sorprende la fecha de salida, totalmente atemporal. ¿Qué demoró el barco en Guam? Se explica por amenaza inglesa. Encuentro con el pirata Clipperton, en el puerto de Mexiso (13/V/1723).</p>
Patache <i>Santo Toribio y el arcángel San Miguel</i>	Después de 18/VI/1722	Cavite	Guam		Guam		<p>Patache fabricado para el rey en 1721.</p> <p>72 miembros de tripulación.</p>
Patache <i>Santo Toribio y el arcángel San Miguel</i>	Mediados XII/1722	Guam	Cavite		?	Se perdió	<p>Hubo disgusto en Guam entre el cabo superior y el gobernador Sánchez de Tagle.</p>
Patache <i>San Andrés Brampur</i>	1723	Cavite	Guam		Guam		
Patache <i>San Andrés Brampur</i>	1723-1724	Guam	Cavite		Cavite		<p>También disputa con el gobernador que acompaña su salida de Guam con cañonazos.</p>
Patache <i>N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier</i>	1724	Cavite	Guam		Guam		

La carrera olvidada de las Islas Marianas (1680-1730). La mayor tesadura en el Imperio

Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier	20/XII/1724	Mexiso (Guam)	Cavite	Antes del 20/II/1725	Cavite		También recibe amenazas «de echarlo a pique» del gobernador de las Marianas Sánchez de Tagle.
?	1725	Cavite	Guam	Antes del 3/XII/1725	Guam	Se perdió en Guam	«Barco confiscado al sargento mayor don Manuel de Herrera vecino de esta ciudad». El 3/XII/1725 sobrevino «un huracán tan fuerte (...) lo encalló entre dos peñas».
? (embarcación pequeña, con restos del anterior)	1726	Guam	Cavite	1726	Cavite		La mayor parte de la tripulación regresó por este medio.
Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar	11/VII/1729 1/VIII/1729	1-Cavite 2-San Jacinto	Guam	1/XI/1729	San Miguel de Naga	Arribada	86 tripulantes. Lleva un barco para las Carolinas desmontado. Falta de vendavales. Calmas y brisas contrarias. Pocas lluvias. Casi llegando a las Marianas faltan las raciones, el agua, hay que arribar (12/X/1729). Conflicto entre el capitán y el contraestre. De regreso, de arribada, no pudo tomar el Desembocadero, quedó en la ensenada de Naga (sureste de Luzón). El capitán pide un piloto para ir a Cavite, se dice «no práctico de estos parajes», enfermo.
Patache N. Sra de los Dolores y San Francisco Xavier Príncipe del Mar	c. 20/I/1730 12/II/1730	1-San Miguel de Naga 2- Cabo de Engaño	Cavite	13/II/1730	Barra de Cagayan, pueblo de Abulug (extremo norte de Luzón)	Se perdió.	El piloto Luis Díaz no pudo dominar los vientos que lo llevaron al norte de Luzón. Fuertes corrientes dirección norte. En una noche de tempestad, cerca de bajos, el piloto queda dormido, sin dar fondo.

**Trading with the Enemy.
Commerce between Spaniards and ‘Moros’
in the Early Modern Philippines**

*Tratar con el enemigo.
El comercio entre españoles y «moros»
en Filipinas en la Edad Moderna*

Eberhard Crailsheim
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia
<http://orcid.org/0000-0003-1387-9993>
ecrailsheim@hotmail.com

Recibido: 23/01/2019; Revisado: 29/08/2019; Aceptado: 04/10/2019

Abstract

The relationship between the Spanish and the Muslim inhabitants of the Philippines and Borneo has always been difficult and depicted as one of enmity. This article, based on a series of published and unpublished sources, sheds light on a more peaceful facet of this relationship and demonstrates episodes of commerce between both sides from 1565 to 1800. Thereby, it challenges the traditional perspective of Manila as exclusively part of the China-New Spain trade axis and advocates viewing the Philippines as part of the polycentric, globally-connected commercial system of Southeast Asia.

Keywords: Philippines, Spanish Empire, Muslims, Commerce, Early Modern period.

Resumen

La relación entre los españoles y los habitantes musulmanes de las Islas Filipinas y Borneo siempre ha sido complicada y representada como una enemistad. Este artículo, basado en una serie de fuentes publicadas y originarias, arroja luz a una faceta más pacífica de esta relación y presenta episodios de comercio mutuo entre ambos lados desde 1565 hasta 1800. De esa manera contribuye a romper con la perspectiva tradicional de ver Manila exclusivamente como parte del eje China-Nueva España y propugna ver las Filipinas como parte de un sistema policéntrico de comercio del Sureste de Asia con todas sus conexiones globales.

Palabras clave: Filipinas, Imperio Español, musulmanes, comercio, Edad Moderna.

1. INTRODUCTION

The encounter between the Spanish colonizers and the Muslim sultanates in the early modern Philippines was bound to be violent. During the Spanish era in the Philippines (1565-1898), Manila was in an almost permanent state of confrontation with at least one of their southern neighbors in Mindanao, Jolo, and Borneo. Such a development was in part due to Spanish perception of the religious 'other' that had been acquired during almost a millennium of Christian-Muslim confrontation in the Mediterranean. Shaped by events such as the *Reconquista*, the Ottoman Siege of Vienna (1529), and the Battle of Lepanto (1571), many European contemporaries had come to believe in the incompatibility of Muslims and Christians and the inevitability of war (BLANKS and FRASSETTO, 1999; BUNES IBARRA, 1989; HÖFERT, 2010). In the Philippines, this view was expressed most vividly by Melchor de Ávalos at the end of the 16th century, advocating the expulsion or eradication of all 'Moros' in the Spanish territories in Asia (ÁVALOS, 1943; DONOSO JIMÉNEZ, 2011-2013; CRAILSHEIM, 2014; SANCHEZ 2016).

A closer look at relations between Spaniards and Muslims in frontier zones of the Mediterranean, though, shows that, at the same time as war raged on, many forms of peaceful cohabitation existed between both groups. Eloy Martín Corrales, for example, states that in the last quarter of the 16th century, Spanish endeavors in the anti-Muslim war in the Mediterranean experienced a drastic change. Against the backdrop of the military confrontation with the Ottoman Empire and the regencies in Northern Africa, mutual commerce started to intensify. Numerous merchants strengthened their commercial relations with Muslim partners, while the Spanish Crown also began to consider trade an alternative to war and booty – and a much better means of generating income through tax revenues (MARTÍN CORRALES, 2001; MARTÍN CORRALES, 2005). Hence, trade and war between Christians and Muslims had a parallel existence in the early modern Mediterranean, and, likewise, in the Philippines.

The expression 'Moro' was introduced by the Spaniards in the Philippines as a generic term to describe Muslims in Southeast Asia analogous to the term applied in the Mediterranean. It did not, however, reflect the actual political (and economic) entities in the region. These largely comprised the three sultanates of Sulu in Jolo, of Brunei in Borneo, and of Maguindanao in Mindanao. On the island of Mindanao, however, political dominion was in flux and, at times, there were four overlords simultaneously (COMBÉS, 1897: 292). Hence, while the term 'Moro' is used in this article as an umbrella term¹ for the Muslims from the Sulu, Maguindanao, and Brunei territories, technically speaking, no such thing as Moro-trade in the Philippines ever existed. Trade was always conducted with individuals, living in certain villages and being part of certain ethnicities, within larger kingdoms or sultanates – just as war was never waged against 'the Moros' but against sultanates or smaller political entities (MALLARI, 1998; DONOSO JIMÉNEZ,

¹ For the ambivalence of the term 'Moro' in today's usage, see ANGELES (2010). In this article, the word is used in the most neutral sense.

2011; LUQUE TALAVÁN and MANCHADO LÓPEZ 2014; CRAILSHEIM 2014). This is one of the reasons why ‘Spanish-Moro trade’ could take place at the same time as ‘Spanish-Moro wars.’²

When the Spaniards inserted themselves in the Southeast Asian world, taking possession of the archipelago and, thereby, creating the political entity of the Spanish Philippines, commercial life was boosted, above all in the new Spanish capital, Manila. The most innovative element to be introduced was the so-called Manila Galleon, which connected Asia and America between 1565 and 1821. This shipping line drastically influenced the Southeast Asian economy in the 16th century, establishing itself as a powerful commercial factor until well into the 19th century (SCHURZ, 1985; LEGARDA, JR., 1999; BERNABEU ALBERT and MARTÍNEZ SHAW, 2013; GIRÁLDEZ, 2015; PÉREZ LECHA, 2018). Its massive loads of silver bullion changed many features of commerce, above all as Manila started to attract more and more Chinese merchants, who exported silver in huge amounts to China. The loss of some of the transpacific galleons in a row has possibly been a factor in the Chinese state crisis and might have contributed to the fall of the Ming dynasty in 1644 (FLYNN and GIRÁLDEZ, 1995: 209).

Even though Spanish Manila is the analytic focus of this article, the commercial network it belonged to was clearly polycentric, with Manila but one node, albeit an essential one. Other such hubs were Amoy, Macao, Malacca, and Batavia, to the west, and Acapulco and Mexico City, to the east. The trade between Spanish merchants and those of Sulu, Maguindanao, and Brunei cannot be understood in isolation and disconnected from the context of the Southeast Asian economic world to which the Philippines belonged (REID, 1988-1993; REID, 2004; WARREN, 2000; FRANK, 1998; TARLING, 2005; LIEBERMAN, 2009; MATSUDA, 2012; WENDT and NAGEL, 2014; TREMML-WERNER, 2015). On a global scale, Manila’s network of trade included people, ships, and merchandise from New Spain, Peru, China, Japan, India, and the Middle East, as well as from Europe and Africa. Within Southeast Asia, Manila was connected to Cambodia, Tonkin, Siam, Cochinchina, Batavia, Malacca, and the Moluccas Islands, the trade with Jolo, Mindanao, and Borneo also having its place in this mesh. This article will show how the exchange of Spanish and Moro products actually entered these trade circuits and how it fitted into this global commercial network centered on Southeast Asia.

Contrary to James Warren, who holds that no regular commerce existed between the Spanish Philippines and the Muslim sultanates prior to 1787 (WARREN, 1985: 55), this article argues that the Spaniards had commercial relations with these sultanates almost continuously before that year. To justify this claim, it will outline representative cases of trade between Spaniards and Muslims in the Philippines, from the first exchanges in the 16th century to the more developed trade relations at the end of the 18th century.

² As this article covers the long period between 1565 and 1800, no detailed overview can be included about every confrontation between Spaniards and Moros. For a more detailed account see, for example, MAJUL (1973), DERY (1997), or SANCHEZ (2019).

2. THE FIRST CONTACT IN THE 16TH CENTURY

In 1565, the Spanish general Miguel López de Legazpi arrived in the Philippines and took possession of the islands in the name of the Crown. In both his own report and according to the Augustinian chronicler Gaspar de San Agustín, the very first meeting between Spaniards and Muslims took place in March of that year, when the Spaniards landed on the Island of Bohol. The Spanish explorers started to look for provisions³ and tried to fathom the commercial dynamics of the archipelago. When they approached a junk from Borneo, they were fired at because the crew believed to be under attack. After heavy fighting, the Spanish overcame the Borneans and explained the misunderstanding to the surviving seven crewmembers, including the pilot (*piloto mayor*) and the factor of the "King of Borneo."⁴ To the relief of the Borneans, Legazpi set them free and returned them all of their belongings, including the junk and its cargo. The Spaniards gained valuable information from the Borneans and started to understand the commercial situation of the islands. In the Visayas and, above all, on Mindanao, merchants from Borneo sold many products from China, such as copper, tin, and porcelain (see for example MIN, 2014) together with crockery, bells, aromatic resins (*menjui/benjuí*) and cast iron pans; painted textiles from India; and iron spearheads, knives, and other 'trivialities' (*menudencias*). On the other hand, from the natives they bought gold, beeswax, slaves, a particular type of sea snail (*sigueyes*) used in Siam as currency, and large amounts of cheap white blankets. When Legazpi showed him the commodities from the holds of his ships, comprising silk and other valuable textiles, the pilot, who appeared to be best informed about local commerce, was of the opinion that the Spaniards would be able to sell them in Borneo or Siam, but not in the Philippines. He even offered to leave for Borneo and come back with merchandise more suited for sale in these islands. Also, he told Legazpi about Butuan, a prosperous trading post at the northern coast of Mindanao, rich in cinnamon, wax, slaves, and gold (SAN AGUSTÍN, 1698: 92-96; CONCEPCIÓN, 1788-1792: vol. 1, 349-353, HIDALGO NUCHERA, 1995: 170-173).⁵

The reputation of Butuan had already reached Legazpi before the capture of the Borneo vessel and he had sent out Captain Juan de la Isla with the *patache*⁶ *San Juan*, to examine this place. In Butuan, the Spanish emissaries beheld two Moro junks from Luzon (probably from Maynilad, the later Manila), which were anchored in that port to trade with the natives. The Moros immediately started to

3 Apparently, the natives in Leyte, Limasaw, and Bohol were not very hospitable to the arriving Spaniards upon first contact. Later, Legazpi found out from a pilot from Borneo that the Portuguese had landed in 1563 on Bohol and Limasawa, pretending to be Castilians, and slaughtered and captured many natives with the intention to complicate the Spanish arrival in Asia; this was confirmed later by Bohol principalities. HIDALGO NUCHERA (1995: 168, 174, 176, 179), SAN AGUSTÍN (1698: 96-98), CONCEPCIÓN (1788-1792, vol. 1: 353-356).

4 Referring to Saiful Rijal, the seventh sultan of Brunei, who dominated most of the Island of Borneo.

5 As the Moros sold almost exclusively Chinese merchandise, the natives of Butuan used to call the Moros from Borneo and Luzon 'Chinese.'

6 A light sailing vessel with two masts. Most explanations for vessels in this article are taken from the *Diccionario marítimo español* (1831).

negotiate with the Spaniards and showed particular interest in their silver. The Spaniards were offered the very profitable rate of one ounce of gold for six ounces of silver; and two arrobas (11.5 kilograms each) and 16 pounds of wax for 58 *reales de plata*. During the following days, the Spanish treasurer Guido de Lavezaris, who was part of the expedition corps, bought 16 *marcos* (eight ounces each) and six ounces of gold in the form of dust and jewelry, 20 *quintales* (920 kilograms) of wax, and half-a-pound of fine cinnamon (HIDALGO NUCHERA, 1995: 182; SAN AGUSTÍN 1698: 108-109; CONCEPCIÓN, 1788-1792: vol. 1, 356-357).⁷ But subsequently, the Spaniards found out that the Moros from Luzon were repeatedly playing tricks on them (*repetidos engaños*), as the wax was, for example, mixed with dirt (*el corazon era tierra*). Only barely could Lavezaris and the Augustinian Friar Martin de Rada keep the captain and the soldiers back from violent revenge. To monopolize the trade in Spanish silver, the Moros seemed to have spread rumors about the treachery of the Spaniards to keep the natives away from them, even though these showed noticeable interest in selling textiles (*tafetanes y lienzos*). What remained was a bad aftertaste regarding trade dominance and the “vile designs” of the Moros from Borneo and Luzon (HIDALGO NUCHERA, 1995: 182-184, ROYAL OFFICIALS OF THE PHILIPPINES, 1962; SAN AGUSTÍN, 1698: 108-109). Being informed about these dealings, Legazpi himself stated that “the Moros have already started the war with knacks and fraud” (HIDALGO NUCHERA, 1995: 183).⁸

Later, when the Spanish ships arrived in the village of Dapitan, on Mindanao, which had been founded by migrants from Bohol, friendship was established with Chief Pagbuaya. During their stay there, two ambassadors from Borneo arrived to negotiate commercial affairs. But soon they had to accept that the Spaniards had become commercial competitors. This time, the Spaniards had more leverage and Pagbuaya sent the Borneans away, stating that because of his new friendship with the Spaniards (*hermandad con los Castillas*) he desired no further alliances (CONCEPCIÓN, 1788-1792: vol. 1, 360-361; COMBÉS, 1897: 85-87).⁹

Once the Spaniards had erected their settlement on Cebu, where they had arrived on April 27, 1565, they used their newly gathered knowledge to formulate a strategy for the conquest of the whole archipelago. Being aware of the potential rivalry with the Moros, some leading Spaniards suggested to King Felipe II (ruled 1556-1598) a certain way to proceed:

We beseech his majesty [...] that, inasmuch as the said Moros and others take all the gold, pearls, and jewels, precious stones and other things of which we have no information – thus injuring the natives, both by giving us no opportunity to plant our

⁷ Some months later, the Spaniards bought another hundred *arrobas* of cinnamon on account of the king to send it back to New Spain. CONCEPCIÓN (1788-1792: vol. 1, 392).

⁸ In Bohol, at this time, Legazpi realized that his Moro acquaintances from Borneo were tough negotiators and would trick him when it came to business (*engañando y disimulando*) – although proving themselves valuable allies in all other regards. HIDALGO NUCHERA (1995: 180), SAN AGUSTÍN (1698: 106).

⁹ Even though Francisco Combés and Juan de la Concepción locate this event chronologically before the arrival of the Spaniards in Cebu, it does not seem to fit in the chronology given by Legazpi or San Agustín. HIDALGO NUCHERA (1995: 186), SAN AGUSTÍN (1698: 113).

holy faith among them, and by taking the said gold – they should if they continue the said trade, lose their property and be made slaves, for they preach the doctrine of Mahomet (ROYAL OFFICIALS OF THE PHILIPPINES, 1962: 182).¹⁰

In the first years on the Philippines, it seemed that the eradication of Muslim influence was indeed very high on the Spanish agenda. W.H. Scott understands and reformulates the Spanish strategy in this initial phase in exactly this way:

First, Mindoro must be neutralized to give access to Manila [accomplished in 1570]. Then, Manila must be taken to capture the China trade [1571]. Next, Borneo must be reduced to break the Malaccan connection [1578]. And lastly, Jolo and Maguindanao must be neutralized for direct access to the Spice Islands to the south [1578 and 1579 – Moluccas Islands in 1582] (SCOTT, 1985: 47).

Hence, after some initial commerce with the Moros – necessary for Spanish survival at first – the Spaniards attempted to get rid of their competitors in the intra-island trade and consolidate their own political, military, and commercial power.

Having accomplished commercial dominance over many islands and founded the new capital Manila in 1571, the de facto monopolization of all commerce with China was established there, facilitated by the nascent trade line with Acapulco. The Manila Galleon trade became the dominant feature of the Philippine economy until the end of the 18th century, much to the detriment of other economic sectors in the archipelago, such as mining and agriculture (DÍAZ-TRECHUELO, 1963-1966; SCHURZ, 1985; CORPUZ, 1997; LEGARDA, JR., 1999; YUSTE LÓPEZ 2007; BERNABEU ALBERT and MARTÍNEZ SHAW, 2013).

While many of the lowland communities in Luzon and the Visayas were soon paying tribute to their new Spanish overlord, the areas that were ruled by Muslim sultans – which were better organized militarily – resisted Spanish attempts to conquer more territory and opposed the Spanish rule from Manila during most of the colonial period. This confrontation, which in the 19th century was labeled the 'Moro Wars,' persisted with varying intensity and determined the Spanish defensive policy in the Philippines to a great extent (SALEEBY, 1908; MAJUL, 1973; CRUIKSHANK, 1979; WARREN, 1985; SCOTT, 1985; MALLARI, 1990; COSTA, 1992; DERY, 1997).

Scott's assessment of Spain's game plan, quoted above, corresponds to what Cesar Majul has classified as the first two phases of Spanish-Moro confrontation (MAJUL, 1973: 108-116). The clash between the two sides would continue until the end of Spanish rule and beyond. It would take various forms, involve a large number of people, and affect most parts of the Philippines. Spanish attacks were brutal and their measures often draconian: entire cities, villages, and fields were burned, and their populations slaughtered or taken as slaves. Equally, the Moros killed, burnt, and destroyed villages under Spanish rule and deliberately undertook slave raids in the Spanish Philippines. One would be mistaken,

¹⁰ The petition was signed by leading Spaniards such as by Martin de Goiti, Guido de Lavezaris, Andres de Miranda, and Juan de la Isla. HIDALGO NUCHERA (1995: 203-205).

however, to regard Spanish-Moro coexistence as a constant state of war. Peace agreements were made and honored, and even Christian proselytization was able to take place over many years in a relatively undisturbed environment. Nonetheless, two constraints should be pointed out. First, peace agreements seldom concerned all of the Moro sultanates and Spain was hardly ever not at war with at least one of them. And second, even if peace prevailed with a sultan, some of his subjects would still undertake slave raids in the Visayas or Luzon and plunder Spanish trade vessels. Hence, even if Spain was not constantly at 'war' with 'the Moros,' relations were overall strained and Spanish trade to the south was always a dangerous venture. Nevertheless, in spite of this almost perpetual climate of confrontation, commercial interaction did take place between Spaniards and Moros, often in clandestine ways.

3. WAR, PEACE, AND TRADE IN THE 17TH CENTURY

Already in the first descriptions, the islands of Mindanao, Jolo and Borneo were commended as being extremely fertile and rich in natural resources. The Jesuit chronicler Francisco Combés described the wealth of Jolo's and Mindanao's fauna and flora and the potential for mining, also praising the fruits of the land, its mineral resources, and the opulence of its fishing grounds (COMBÉS, 1897: 7-26). Also his fellow Jesuit Pedro Chirino mentioned the abundance of Mindanao and the prospect of getting cinnamon and *algalia*, a fluid derived from the cat-like civet (*viverrina*) and used in perfumes (CHIRINO, 1604: 81). In later accounts too, the riches of Mindanao were praised, in particular by Jesuits, who had an inherent interest in the island because most of Mindanao was 'Jesuit territory' (though with some parts of the island being allotted to the Augustinian Recollect order) and more Spanish engagement there would have meant greater influence and possibilities of proselytization. In regard to Borneo, the Catalan chaplain Bartolomé Leonardo de Argensola wrote that it had all necessary for a copious life, produced camphor and diamonds, and cultivated many horses. He compared its capital, counting 23,000 houses, to Venice and praised the abundant commerce of its ports. He even shed light on consumer patterns: "They have no certain fashion of cloths. Many of them wear cotton shirts, and others of white common single Tabby, with red lists" (LEONARDO DE ARGENSOLA, 1708: 67-68; LEONARDO DE ARGENSOLA, 2009).

During these early years, information regarding Spanish-Moro trade is scarce. Yet, already at the turn of century, the judge Antonio de Morga mentions the trade between Manila and Borneo. The Borneans sold fine mats from palm trees, sago bread, earthen jars, black glazed earthenware of good quality, fine camphor, and slaves, all of which was bought rather by the natives than the Spaniards. On their way back the Borneans took wine, rice, cotton blankets, and cheap metal ware from the Philippines (MORGA, 2007: 291). In the 1620s, it appears that Sultan Muhammad Dipatuan Kudarat of Maguindanao (r. 1619-1671) was trading intensely with Manila, Cebu, and other Spanish settlements. Ruurdje Laarhoven has shown that he sold wax, cinnamon, and forest products, and also smuggled

spices and slaves. In return, he bought cloth and Chinese products (LAARHOVEN, 1989: 28). It can be assumed that this trade between Mindanao and Manila was linked to and influenced by the traffic and spice shipments between Manila and the Spanish strongholds in the Moluccas Islands until their abandonment in 1662 (SANCHEZ, 2013).

3.1 The 'Presidio trade' and first governmental initiatives (1635-1662)

Between 1635 and 1662, one of the most intense phases of confrontation took place between Spaniards and Moros. In 1635 Governor Juan Cerezo de Salamanca (r. 1633-1635) ordered the construction of the fortress Real Fuerza de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza at the westernmost part of the Island of Mindanao, in Zamboanga. It was designed as a forward post in the defense against raiders from Mindanao and Jolo. The project was supported energetically by the Jesuit order and the Bishop of Cebu. The following years saw a strong Spanish offense, with Governor Sebastián Hurtado de Corcuera (r. 1635-1644) celebrating major victories in Mindanao and Jolo (MAJUL, 1973: 132-168; COELLO DE LA ROSA, 2019).

During these years of active warfare, trade between the opponents seems to have been non-existent, but shortly after direct hostilities had subsided, mutual commerce developed with some verve. After the 'crusades' of Governor Corcuera, the incoming governor, Diego Fajardo Chacon (r. 1644-1653), adopted a slightly different stance, as described by Francisco de Combés. While the general opinion prevailed in these years that peace and commerce with the Borneans were not possible, because they were considered too barbarous a people, it was felt that peace with the sultanates in Mindanao and Jolo should be negotiated, above all to free Manila's back for the escalating war against the Dutch (1621-1648). Together with the governor of Zamboanga, Francisco de Atienza, the Jesuit Alejandro López was instructed to approach the two sultans. Together, on July 24, 1645, they successfully concluded a peace agreement with the most powerful ruler of Mindanao, Sultan Kudarat of Maguindanao. One of the articles of the concord concerned commerce: the subjects of the Spanish king were to be allowed to trade freely in Mindanao, while subjects of the sultan could also trade in Zamboanga and other parts at will. Depending on the location, the laws of the respective sovereign were to apply and no merchant would be forced to convert. Furthermore, a church would be established in Mindanao for the Christian merchants. As a sign of "friendship," all Mindanao merchants in Zamboanga had to pay a fee of five percent of their sales to the Spanish king. Nine months later, on April 14, 1646, López managed also to negotiate peace with the Sulu sultan, Raja Bongsu (r. 1610-1650). Trade was not mentioned explicitly in this treaty, but in return for Spanish services and as a sign of brotherhood between the sovereigns, the sultan committed himself to send three *joangas*, eight arms long, full of rice to Zamboanga each year for the sustenance of the fortress. It is quite conceivable that these shipments – or tribute – triggered commercial interchange between Jolo and

Zamboanga (COMBÉS, 1897: 430-433, 443-447; CRAILSHEIM, 2015).

While these measures could be seen as cautious steps toward commercial opening, in 1654, the new governor, Sabiniano Manrique de Lara (r. 1653-1663), vehemently criticized his predecessor – whom he otherwise praised for his integrity – for having closed Manila to “universal commerce with the kingdoms of this archipelago”, which he saw as the prime reason for its economic decay. More specifically, he was referring to Macassar, Cambodia, the Island of Tidore, Calonga and Manados (both Christian realms in Sulawesi), Mindanao, Jolo, and in a lesser degree also Tonkin, Siam, and Cochinchina. But Manrique de Lara’s argument did not stop there; he went on to outline how commerce would be the best promoter of the Catholic faith in these kingdoms – which again indicates the closeness between religious, economic, and military priorities. By 1654, Manrique de Lara had already approached the rulers of the aforementioned kingdoms and started trade negotiations to reopen mutual commerce just as it had previously existed “under the best of the Philippine governors.”¹¹

Although we have no detailed information as to whether Manrique de Lara’s policies were successful, it can be assumed that Spanish-Moro commerce advanced to a certain degree. In 1660, an unknown amount of wax was transported on three Maguindanao *prahus* from Spanish-ruled Butuan, in northern Mindanao, to the Maguindanao Sultanate, in the southwest of the island. In June 1661, forty-to-fifty *korakoras*¹² full of “Butuan wax” were exported from Maguindanao to “foreign places.” Two years later, a load of sulfur (fifteen bamboos of five-span-length) was acquired by Sultan Kudarat in Butuan, as well as an unknown amount of wax and gold by a Maguindanao trader called Serilamma. Also in that year, Sultan Kudarat made a gift to the Dutch merchant Casparus Bouwer, which consisted of four bundles of cinnamon from Zamboanga of good quality (LAARHOVEN, 1989: 53, 214-218).¹³

3.2 Moros in Manila at the turn of the century and Torralba’s complaints

Between 1662 and 1663, the Manila government abandoned its strongholds in the Moluccas Islands and on Mindanao since it was amassing its troops in Manila against an imminent Chinese attack (COMBÉS, 1897: 610-621; CONCEPCIÓN, 1788-1792: 69-104; ANDRADE, 2008; POTET, 2016). As influential interest-groups in Manila were opposed to the reconstruction of the fortresses to the south (SANCHEZ, 2019), it took a long time to return, 56 years to be precise. The period between 1662 and 1718 is omitted in the Majul classification and, hence, does not belong to the so-called Moro War phases (MAJUL, 1973: 169-190). However, slave raids took place during these years as well, though with much less frequency (DERY, 2006:

11 Archivo General de Indias (AGI), Seville, Filipinas, 285, N. 1: Libro de cartas de Sabiniano Manrique de Lara (1654) ff. 12r-13r (n. 29-33). Translations by the author. For Calonga and Manados, see COLÍN and CHIRINO (1663: 820).

12 A *korakora* is a long outrigger used in the Moluccas propelled by oar and sail. LAARHOVEN (1989: 255).

13 The presented data for the year 1663 has to be read with care, as that year marked the end of the Spanish presence in Mindanao.

229; MAJUL, 1973: 189-190).

Trade also subsisted between the Spaniards and the peoples of the surrounding sultanates. Based on sources of the Dutch East India Company (VOC), Ruurdje Laarhoven has observed an annual "never-ceasing heavy cloth trade" from Manila to the Sultanate of Maguindanao (probably in the second half of the 17th century), carried out by the sultan himself, the *kapitan laut* (fleet commander), and Chinese merchants. Moreover, between 1687 and 1691, she lists a Castilian vessel, which set-off from Manila for trade with Maguindanao. Besides cloth, the list of imported goods from Spanish ports to Maguindanao contains silk, leathers, brass, scrap brass, war materiel, gold, slaves, and, of course, silver coins. In the other direction, Laarhoven has found an annual delivery by Spaniards to Manila of one *champán* full of second-grade cinnamon (*cassia lignum*) and tortoise shells purchased in Maguindanao. In July 1689, Chinese and Maguindanao merchants transported an unknown amount of wax to Manila, while in the last part of 1693, Sultan Barahaman (r. ca. 1678-1699), Maulano (the brother of the sultan and commander of the fleet), and other officers (*bobatos*) send three large cargos of wax to Manila. At the end of the 17th century, Lieutenant Meynard de Roy, a chief representative of the VOC in Ternate, learned that the Maguindanao wax trade with Manila was monopolized by the sultan and his family and yielded a profit of up to 150 percent. The VOC was always very interested in the Spanish trade with Mindanao¹⁴ and De Roy further noted that there was a permanent trade between Manila and Maguindanao, in which wax was traded for cloth (LAARHOVEN, 1989: 56, 76, 147, 150, 155, 213-221, 235, 255).¹⁵

Similar observations were made by the English adventurer William Dampier, who visited Mindanao in 1686 on a privateer-turned-merchant ship. Almost all of the wax and gold that Maguindanao could get from the peoples of the Mindanao highlands was sent to Manila. With the revenues therefrom, they bought calicoes, muslins, and China silk and returned to Mindanao (QUIASON, 1966: 115, 133; DAMPIER 1697). Furthermore, in 1701, as the Augustinian Recollect chronicler Juan de la Concepción reported, Spain was at peace with Mindanao and Jolo, which made Christianity thrive there. In this environment, the Moros sold their "abundant fruits" freely and were admitted to trade ("de buena feè") in all Spanish ports.¹⁶

In 1704, judge-and-later-governor José de Torralba (r. 1715-1717) complained about the presence of Moros in Manila, who alongside Armenians and Malabars ("enemigos de nuestra sancta fee Catholica") had come to trade with the Spaniards ("trato y comercio"). They lived outside of town - "extramuros" - in Santa Cruz, el Rosario, and San Gabriel, alongside Christian Chinese mestizos

14 Since the Peace of Munster in 1648, Spain had been forbidden to trade south or west of the occupied lands in the Philippines. Little attention was paid to this clause by the Spaniards, but the Dutch repeatedly referred to it when defending their rights in Asia, as late as 1734 and 1768, for example MARTÍNEZ SHAW (2009).

15 The Dutch and the English had their own interest in trade with Mindanao. AGI Filipinas, 17, R. 1, N. 11: Carta de Fausto Cruzat sobre comercio de enemigos en Mindanao (Manila 25/5/1697).

16 "En paz estaban las Islas con los Moros de Mindanao y Jolo, la que conservaba la quietud de nuestras Christianidades, y el Comercio de sus frutos abundante, y libre; logrando tambien los Moros, siendo admitidos de buena feè en todos nuestros Puertos." CONCEPCIÓN (1788-1792: vol. 8, 301).

and Christian natives. Their houses were at the riverside and open for business without restriction. Their leaders (*capitanes* and *cavesillas*) were rich and powerful merchants, not following any regulations. Torralba feared the non-believers' negative influence ("malos efectos") on the unstable beliefs of the native and Chinese neophytes. Moreover, he criticized their special status and argued for the application of the same laws that dictated the business of the *sangleyes* (the Chinese community in the Philippines) in the *parián* (Chinese quarters and market), such as the selection of leaders with certain responsibilities, the appointment of guards, and the obligation to live in certain barrios. In principal, Torralba declared, he wanted the same rules that applied to Christians in foreign territory to be imposed in Manila on the non-believers.¹⁷ Given that this issue arose several times during the following years, the presence of Moro merchants in Manila ("moros [...] joloos, mindanaos y borneyes") seems to have been a permanent factor in the city, with Moro trade an apparently constant component in the commercial life of Manila.¹⁸ Finally, all the aforementioned groups were to resettle in the *parián*; however, the relevant laws were barely followed and the Moros in nearby villages were able to delay their resettlement with ease.¹⁹ Further restrictions forbade foreign merchants – in this case the legislation included Moros as well as Lascars, Armenians, Portuguese and *sangleyes* – to enter the houses of natives, *sangleyes*, mestizos, creoles, Japanese, or Spaniards.²⁰ Furthermore, women of any origin were forbidden to enter Moro shops and houses, whether alone or accompanied by men.²¹ In spite of these restrictions and onerous terms, Moro trade continued in Manila.

4. ZAMBOANGA AS TRADING HUB WITH THE MOROS IN THE 18TH CENTURY

In 1718, the Presidio of Zamboanga was reestablished in Mindanao – much to the delight of the Jesuits – and old enmities flared up to their full extent. Consequently, trade yet again became more complicated between Spaniards and Muslims of the Philippines, as shipping in the archipelago's waters became more difficult. Yet, trade appears to never have ceased entirely.²²

17 AGI Filipinas, 165, N. 8: Carta de Torralba sobre convivencia con infieles (Manila 20/7/1704); for the Armenians see also QUIASON (1966:63–65) and BAENA ZAPATERO and LAMIKIZ (2014).

18 AGI Filipinas, 294, N. 27: Carta de José de Altamirano y Cervantes sobre convivencia con infieles (Manila 5/7/1707). The vicar general of the vacant archbishopric of Manila, José de Altamirano y Cervantes, even wanted to oblige the Moro merchants to stay on their ships while in Manila. See also AGI Filipinas, 168, N. 7: Carta de la Audiencia de Manila sobre separación de infieles y cristianos (Manila 27/7/1713); and AGI Filipinas, 130, N. 10: Carta del conde de Lizárraga sobre separar cristianos de infieles (Manila 8/6/1713).

19 AGI Filipinas, 130, N. 10: Carta del conde de Lizárraga sobre separar cristianos de infieles (Manila 8/6/1713), boque 3, imagen 72.

20 The source indeed includes the paradox (or rather inaccuracy) that *sangleyes* could not enter the houses of *sangleyes*.

21 AGI Filipinas, 130, N. 10: Carta del conde de Lizárraga sobre separar cristianos de infieles (Manila 8/6/1713), boque 5, imagen 85.

22 For the project of Padre José Calvo to establish a Spanish settlement in Zamboanga and start the cul-

4.1 El *Buscón* en Zamboanga

Spanish-Moro trade is also mentioned in a picaresque novel from the middle of the 18th century. In a sequel to Francisco de Quevedo's *La vida del Buscón* (Zaragoza 1626), the Jesuit priest Vicente Alemany (1729-1817) wrote about the further adventures in the Philippines of the protagonist, Don Pablos from Segovia. Alemany lived on the archipelago between 1754 and 1768 and hence knew at first-hand what he was writing about; he distinguished himself for his patriotic altitude, for which he was praised by Governor Simón de Anda y Salazar (r. 1762-1764 and 1770-1776). For many years, Alemany was a missionary in Zamboanga and a keen observer of the Spaniards' habits – and their frequent misconduct – (GARCÍA VALDÉS AND ALEMANY, 1998: 18). Following Quevedo's example, his novel is a presentation of Spanish corruption, viewed through the eyes of the rascal Don Pablos.

By happenstance, Don Pablos becomes the governor of the fortress of Zamboanga and misses no opportunity to enrich himself. Once ensconced in his new area of activity, and after having defrauded his soldiers by withholding their salary for some time, he sends two ambassadors to Jolo and to Sibuguey in Mindanao. They carry a message expressing his desire to live in harmony with the Moros and to forget about past conflicts. He encourages them to send their ships, "as was habitual in past times." The merchandise Don Pablos sends with the ambassadors sells well and they come back accompanied by Moro merchants, who start a flourishing commerce – in spite of its being "strictly forbidden." In addition, Don Pablos profits handsomely, as the Moros frequent the illegal gambling houses which are run by Don Pablos himself (GARCÍA VALDÉS and ALEMANY, 1998: 146). Even taking account of the fictitious character of Alemany's novel, its descriptions are barely exaggerated, shed light on the factual situation, and give a useful picture of the actual state of affairs – just as Quevedo revealed much about his time a hundred years earlier. And, indeed, later Spanish writers such as José García Armenteros would confirm the trade of Zamboanga's officials with Sulu and Mindanao.²³

4.2 Alexander Dalrymple' report

Another contemporary to comment on Spanish-Moro trade was Alexander Dalrymple, the British scholar and geographer, who worked for many years for the British East India Company (EIC). In his *Oriental Repertory*, he quoted an account of Oranky Ogoo from Jolo concerning the Sulu rulers. Oranky Ogoo

tivation of cinnamon, see BARRIO MUÑOZ, 2012: 281-293. However, the opposition of the city of Manila prevented it to be realized (Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mexico City (INAH), G.O. 56, *Colección de 7 piezas manuscritas, relativas al comercio de las Islas Filipinas*, ff. 54-81).

23 For the actual trade of the Zamboanga governor, see Armenteros, *Discurso*, ff. 12v, 15v. For a similar line in illegal trade of the *alcaldes mayores* with Maroon communities in Cagayan and the organization of illegal gambling houses at the end of the 17th century, see AGI Filipinas 75, N. 18, analyzed more thoroughly in MAWSON (2016: 401).

mentioned that during the early rule of Sultan Azim ud-Din (r. 1735-1748 and 1764-1774), the Spaniards “had Colours on the Fort; which was garrisoned by above 100 Spanish Soldiers, in the Sultan’s Service: There was a Padre named Bastian, allowed to reside here, but no Church.” According to Oranky Ogoo, Azim ud-Din’s government depended on this Spanish support,²⁴ which is why he was so generous and supportive. During these years, the Spaniards (most likely from Zamboanga) traded frequently with Jolo (DALRYMPLE, 1793: 576-578).

4.3 The *residencia* of the Maestre de Campo Antonio Ramon de Abad

The illegal trade with the Moros was also a matter of concern for Juan de la Concepción, who described the lawsuit (*juicio de residencia*) of the Maestre de Campo Antonio Ramon de Abad y Monterde in the early 1750s in full detail (CONCEPCIÓN, 1788-1792, vol. 13: 36-85).²⁵ In the end, Abad, who was accused of much illegal trafficking, was almost completely exonerated by the court and Concepción utterly disappointed, still being convinced of Abad’s guilt. The charges he faced were close to the narrative regarding the regime of Don Pablos in Alemany’s novel.

Antonio Ramón de Abad, who had been sent to Zamboanga for a particular mission,²⁶ was accused of having engaged illegally in private commerce – forbidden to royal officers – many times. One of the most prominent products was sea slug (*balate*), probably from the Sulu region, which he was alleged to have traded for Philippine blankets and other merchandise; at least once, it was claimed, he used a Chinese *champán* (a light East Asian sailing vessel with three masts) for his business. Furthermore, he was said to have sent one of his captains on a ship of the royal armada to purchase 1,100 *canvas*²⁷ of rice (ca. 82,500 liters) in Sibuguey, which was part of the Moro-territory on Mindanao. Such provisioning trips would have taken place repeatedly and Abad then sold it back to the king at double the price or more.²⁸ While benefiting from these sales to the king, it was alleged that Abad also made considerable profit from selling other merchandise to the Moros and buying wax and cacao in Tuboc, a village close to the heart of the Maguindanao Sultanate. The journey to Tuboc was supposedly made in three armed vessels: a galley, a *champán*, and a *panco* (an enhanced canoe with masts). The staples of wax and cacao were sent to his business partners in Manila right away. Besides the aforementioned provisioning trips, Abad also supposedly used diplomatic envoys to the Maguindanao Sultan for his personal business ventures.

24 In this regard, see also CRAILSHEIM (2013).

25 Besides dealing in contraband, other charges were the capture of a Chinese vessel and misconduct in the re-installment of Azim ud-Din as sultan in Jolo. Cf. CRAILSHEIM (2013) and CRAILSHEIM (2015).

26 AGI Filipinas, 458, N. 17, Duplicado de carta del marqués de Ovando sobre restitución del rey de Joló (Manila 15/7/1751).

27 One canvas is about 25 *gantas*, i.e. 75 liters.

28 For the borders of the Spanish dominated part of Mindanao see the “Carta Hydrographica y Chorographica” of Pedro Murillo Velarde (1696-1753), for example the 1734 map in the World Digital Library of the U.S. Library of Congress: <https://www.wdl.org/en/item/10089/> (18/10/2018).

On another occasion, he sold fifty *piculs*²⁹ of iron, blankets, *sarampulis* (native textiles) and other goods to Pakir Maulana Kamsa, the sultan of Maguindanao (r. 1748-1755).

In his defense, Abad said that he was merely helping and generously supplying the starving troops and advancing money to the king. All other commerce was, in his words, for the benefit of the king and for the common good. Furthermore, the trip to Tuboc was solely for the acquisition of rice, while the small amount ("la bagatela") of wax (one hundred *piculs*, i.e. 6,330 kilograms) and cacao (about ten *fanegas*, i.e. a total of 555 liters) was for his personal use only (CONCEPCIÓN, 1788-1792, vol. 13: 66-68, 75-78, 85).

4.4 Joaquín Martínez de Zuñiga's *Estadismo de las Islas Filipinas*

Fifty years later, the situation with regard to illegal trade did not appear to have improved. Accompanying and guiding General Ignacio María de Álava y Navarrete on his inspection tours of the Philippines at the turn of the 18th century, the Augustinian friar Joaquín Martínez de Zuñiga also observed the Spanish-Moro trade. In particular, he condemned the involvement in this trade of high-ranking Spanish officials who were neglecting their obligations. Very much in line with Alemany's observations and Concepción's assessment, Martínez de Zuñiga blamed the *alcaldes mayores* (the regional Spanish administrators) and the governors of Zamboanga for embezzlement and misappropriating funds for their personal gains. These officials had no monopoly for trade in these waters, they did not even have the right to trade at all. However, they had the will, the power, and the connections (including the Spanish friars) to intimidate most potential competitors. It was them who dictated prices and made a fortune in this trade, sending the *vintas* (outriggers, between five and fifteen meters long) of the marine units to barter instead of patrolling the waters. During a service period of three to five years, each of these high-ranking Spanish officials could gather between 20,000 and 50,000 pesos, in particular by trading rice, abacá, wax, cacao, textiles, and gold (MARTÍNEZ ZUÑIGA, 1893, vol. 2: 75, 82, 86, 97, 112). In addition, some of them even sold cannons and other weapons that were intended for their own troops to their potential enemies (DERY, 1997: 131; WARREN, 2002: 116-117).

5. MANILA TOWARD THE END OF THE 18TH CENTURY: COMMERCIAL PLANS AND THEIR REALIZATION

At the beginning of the second half of the 18th century, hostilities between Spaniards and the Muslim sultanates intensified. During the following years, commercial shipping in Philippine waters became more and more dangerous, and Moro slave raids increased, representing a troublesome obstacle to mutual trade relations (MAJUL, 1973; CRUIKSHANK, 1979; WARREN, 1985; MALLARI, 1986).

²⁹ A *picul* or *pico* was about 63.3 kilograms. LEGARDA, JR. (1999: 60).

At the same time, and inspired by ideas of the European Enlightenment, reformist projects were developed for the Philippines' economy, and the archipelago's commercial situation changed (DÍAZ-TRECHUELO, 1963-1966). The late 18th century saw a partial opening of the port of Manila to the outside world. Since 1764, direct voyages between Spain and Manila were allowed, following the route around the Cape of Good Hope. The war frigates that were employed in these ventures in the following twenty years reserved some cargo space for European merchandise and had permission to load local goods in Asian ports for the Manila merchants. The return cargo to Cádiz comprised Chinese merchandise and spices from the Moluccas, but it also included Philippine products – as well as tortoiseshell and mother-of-pearl, which probably derived from the Moro trade – (LEGARDA, JR., 1999: 59-60).

In 1785, the Royal Philippine Company was founded by Carlos III (r. 1759-1788), while, simultaneously, Manila was opened for all Asian shipping – basically legalizing existing practice. While the ventures of the Company – set up in principle to stimulate the economic development of the archipelago – might not have been of immediate relevance for the economy of the Philippines (even if laying the groundwork for later developments), the liberalization of the port of Manila was. In 1787, trade with Dutch, English, and French merchants in Asia was allowed via Portuguese or Indian ships, and, from 1789, via their own ships, although European merchandise remained forbidden. In spite of these regulations, mistrust reigned and commercial exchange with other Europeans was still often carried out through intermediaries and fronts.³⁰ When war broke out with England in 1796, the situation grew even worse (LEGARDA, JR., 1999: 77-88; SCHURZ, 1985: 53). Nevertheless, these changes in the legal structure of Manila's commerce and its partial reorientation meant new opportunities for Spanish-Moro commerce and greater demand for products from Jolo, Mindanao, and Borneo.

5.1 First attempts to systematize the Moro trade to Manila (1765-1785)

Among the many reforms that were proposed in the second half of the 18th century, some included the intensification of trade with 'oriental countries' (DÍAZ-TRECHUELO, 1966: 254-261; LEGARDA, JR., 1999: 53-59). Francisco Leandro de Viana, general attorney (*fiscal*) of the *Audiencia* (the royal court of justice) of Manila from 1756 to 1765, for example, presented in 1764/5 a project to the governor which aimed at making the Philippines self-sufficient, based on its own production and direct trade with Spain.³¹ Among the products he proposed to load in Manila for

30 In the 18th century, the so-called English free traders had developed the habit of using Moros, Armenians, Malabar Hindus, and Portuguese as fronts for their Madras-Manila trade to evade Spanish restrictions. However, it may be assumed that the Spanish authorities were well aware of the true identity of these merchants and got a share of the profits (QUIASON, 1966: 62-66, 90).

31 Biblioteca Nacional de España (BNE), Mss 17859: *Documentos relativos al estado de las Islas Filipinas*: Francisco Leandro de Viana, "Demostracion del misero deplorable estado de las Yslas Philipinas," ff. 28r-120v (10/6/1766). A valuable edition has been done by LLOBET (2000). See also FRADERA (1999: 71-90) and BLANCO (2009: 34-72).

the Chinese market, he included edible bird's nests, mother-of-pearl, seashells, and sea slugs, much of which was probably purchased in Jolo. For the return voyage from Manila to Spain, he listed tortoiseshells, which might also have been bought from Moro traders. Parts of Viana's plan would be adopted and put into practice later (LEGARDA, JR., 1999: 54). Following on from these ideas, Governor Simón de Anda y Salazar was probably the first to explicitly suggest the trade of Philippine manufactured goods with the sultanates in Jolo and Mindanao in 1772. His plans sought not only commercial benefits, but also the military and political wellbeing of the colony, as trade with the Moros, in his eyes at least, had the potential to appease the raiders and to weaken the English in the area. The prospect of getting easier access to the Philippine market, including commerce from New Spain and stronger ties with the *sangleyes*, must have been of interest for Sultan Mohammad Israel of Sulu (r. 1773-1778). In his negotiations with the Sergeant Major Manuel Álvarez, the governor of Zamboanga, he even offered the Spaniards part of the output of a planned mining venture in exchange for technical assistance and better access to trade with Manila and Zamboanga (WARREN, 1985: 32, 53).

In the end, the planned trade agreements came to nothing but Mohammad Israel's successor Sultan Azim ud-Din II (r. 1778-1789) re-opened trade negotiations with Spain, offering a treaty of friendship and commerce. Governor José Basco y Vargas (r. 1776-1787) accepted the offer but it took Spain several years to ratify the deal and to systematize these commercial relations. In 1785, the tribunal of the recently founded Royal Philippine Company, in accordance with instructions from Madrid, gave a positive evaluation of peace and commerce with Jolo and Mindanao. Trade agreements were implemented and Taosug³² noblemen from Jolo started to frequent Manila more regularly. Already in 1786, a Taosug *vinta* arrived with merchandise worth 8,000 pesos, starting a commercial cooperation that continued over the following decades (WARREN, 1985: 54).

5.2 José García Armenteros' *Discurso* (1786)

In that same year, one of the most prominent projects to promote trade with the sultanates was published by the secretary of the *Intendencia de Ejercito y Real Hacienda* of the Philippines, José García Armenteros. His *Discurso [...] sobre la utilidad del comercio de Filipinas con reinos vecinos, y los medios de establecerlo y practicarlo* was about the utility of the islands' commerce with neighboring realms (considered as easy and lucrative) and the means to bring it about.³³ He presented a commercial history and recommendations for the rejuvenation or intensification of Spanish trade with the Moluccas Islands, Cambodia, Siam, Mindanao, Jolo, and Borneo (DÍAZ-TRECHUELO, 1966: 258, 261; MARTÍNEZ SHAW, 2009). Referring

³² The ethnicity of the Taosug represented the political elite within the Sulu Sultanate.

³³ García Armenteros, José, *Discurso de José García Armenteros sobre la utilidad del comercio de Filipinas con reinos vecinos, y los medios de establecerlo y practicarlo, presentado a la Sociedad Económica de Manila*, AMN 0122 Ms.0136 / 001 (15/2/1791) from <http://bibliotecavirtualdefensa.es> (18/10/2018). Quote from f. 9r. Translation by the author.

to the trade with Mindanao, Jolo, and Borneo, Armenteros was well aware of the problematic situation, with its military struggles and constant slave raids. Nevertheless, as he pointed out, even trade with countries in warlike situations had the potential to render economic benefits and, furthermore, to bring about peace between nations, because recognizing the benefits of commerce – “for the good of humanity” – would help to overcome a noxious raiding mentality.³⁴ In line with Governor Anda y Salazar, he was of the opinion that trade between Mindanao and Spain had the “incomparable advantage” of setting hostilities aside and ending the Mindanao “piracy”.³⁵ While military action and other means had failed in pacifying the Mindanao realms, commerce remained a viable option and the proper “remedy against this strain”.³⁶ The example of Jolo, in the eyes of Armenteros, showed how this change might be effected. Slave raiding had long been a business of Sulu, the slaves intended for work in the houses and fields or for sale in neighboring countries. But by this time, the Sulu sultan and most aristocrats (*datus*) had stopped raiding the Visayas, whether because of the recently established commercial relations with Manila, or because they found better raiding grounds in Borneo, or that they were afraid of Spanish retaliations.³⁷

To the critics of this proposal for trade with neighboring realms, who feared losses to the traditional Acapulco trade, and to the sceptics of the feasibility of his plans, Armenteros pointed out that both the *alcalde mayor* of Iloilo and the governor of the fortress of Zamboanga had already been involved in trade with these kingdoms for some time, carrying special letters of permission from the Manila government. The profitability of this trade, therefore, was already self-evident and had not hitherto disturbed the Galleon trade.³⁸

Armenteros considered the island of Jolo to be commercially more important than Mindanao. In particular, its sea products were of interest to the Spaniards, such as mother-of-pearl (*concha de naçar*), sea turtle (*carey*), and sea slug, but edible bird’s nests and wax were also in demand. These products were gathered from Jolo and its surrounding islands as well as from the coast of Borneo, where the Sulu Sultanate had established outposts. The rather mediocre pearls which they likewise collected would be of interest to the Chinese from Amoy (called “Emuy” in Spanish sources, today Xiamen), who arrived annually in Manila on their junks. The return cargo from Manila to Jolo should be composed of Philippine rice, which would always render a profit there, but sugar even more so, with Philippine textiles also in great demand. In recent years, trade with Jolo had

34 “[...] aleja la desconfianza y los temores con que miran los hombres no civilizados a los extranjeros como si fuesen enemigos, son ventajas que para bien de la humanidad se deven al comercio.” Armenteros, *Discurso*, f. 5v.

35 The term ‘piracy’ has to be read with care in historical sources, as it is a complex concept, reflecting a subjective and judgmental view, often containing strategic intentions to delegitimize competitors or enemies. BOHN (2007: 17-18), ANTONY (2007: 5).

36 Armenteros, *Discurso*, f. 15r. “[...] con el tiempo que aumentera la comunicacion ganandonos amigos, se desminuya el corso, pasando los enemigos a otras costas [...]”, f. 16r.

37 Armenteros, *Discurso*, f. 15v. This description neglects that some ethnicities, like the Iranun, under nominal control of the Tausug sultan, continued their raids under Taosug ‘patronage.’

38 Armenteros, *Discurso*, f. 15v.

already started to regain strength and Manila ships travelled there, while Sulu *datus* also arrived in Manila with their *pancos* for trade.³⁹

Indian and Chinese goods were of the highest demand in Jolo. One or two *champanes* arrived there annually from Amoy, which covered Moro-Chinese trade. With regard to India, after the destruction of the English factory and fort in Balambangan in 1775 (CRAILSHEIM, 2017: 403-405), only some residual trade existed, carried out by the frigates of the English East Indies Company (EIC). The EIC sold Indian goods in Jolo in exchange for local products, which it then sold in China.⁴⁰ As Indian merchandise was also available in Manila, and for a low price, Armenteros suggested selling Indian products in Jolo to compete with the EIC merchants.⁴¹

The most outstanding product from Mindanao – Armenteros refers here to the southern part, which was controlled by the sultans of Mindanao – was beeswax; the commerce could reach up to 150 *quintales* (6.9 tons) per year. Long before Armenteros' analysis, the Spaniards in Zamboanga were already involved in trade with the Moros in Mindanao, as explained above. Yet, while trade with Jolo had been intensified in the second half of the 18th century, this had not been possible with Mindanao, due mainly to the ongoing hostilities. However, in the early 1780s, the sultan of Sibuguey and Prince Quibad – two of the rulers of southern Mindanao – were interested in and actively promoted trade with the Spaniards.⁴²

Armenteros was convinced that the trade with both Jolo and southern Mindanao could be carried out together in a single *balandra* (a small long boat, like a sloop, with cover and one mast) per year. A keel of about twenty-five ells would be the right size for such a medium-size cargo.⁴³ Instead of administering the trade from Manila, Armenteros argued that Iloilo, on Panay Island, should be the port of choice, as it was already the hub of the Manila-Visaya trade.⁴⁴ He also warned his readers that certain precautions were needed for the trade with these southern realms. Trading with “vicious infidels” entailed the risk of fraud (*trampas*) by the nobles (*principales*). In addition, Armenteros attested a lack of diligence of the *principales* and their “unreliable” suppliers, which frequently led to delays in deliveries and, hence, to deferral of departures.⁴⁵ In any case, one always had to have the necessary reserves to overcome losses in this kind of

39 Armenteros, *Discurso*, ff. 11r-13v; cf. WARREN (1985: 60).

40 For the attempts of the English to trade with Mindanao and Sulu, see QUIASON (1966: 112-138).

41 Armenteros, *Discurso*, ff. 12v-13r.

42 Armenteros, *Discurso*, ff. 12v, 13v, 15v-16r.

43 Armenteros, *Discurso*, f. 12r-v.

44 In the early 19th-century trade between Jolo and Manila, Iloilo would continue to be the dominant trading post, where merchants from Jolo could purchase: sugar, rice, tobacco, coconut oil, locally woven fabrics, and other handcrafted items. Even though it was forbidden to sell these goods outside of Manila, the prospect of bypassing Manila taxes gave Iloilo a strong advantage. WARREN (1985: 56).

45 “Los Principales toman al fiado los efectos para ir à trocarlos por los frutos de la Tierra, y assi por que su diligencia no es la mas activa, sabiendo que no se les ha de obligar a la paga como porque la gente de otro [sic] Pueblos o Rancherias con quienes contratan no cumplen del Tiempo ofresido se dilata, ò se impocibilita la cobranza de los reditos.” Armenteros, *Discurso*, f. 14r.

commerce. Furthermore, in the commerce with the Taosug in Jolo, the bestowal of gifts was required for the sultan and the major *principales*, which, as argued by Armenteros, should be regarded as a sort of taxation, which would leave the rest of the cargo free from harassment.⁴⁶

In the 1780s, the island of Borneo was considered a place where especially dangerous 'pirates' lurked and preyed on Spanish ships. Still, Armenteros pointed out that trade with Borneo had flourished at first, until an increase in 'piratical' activities in the 17th century. Trade returned when Governor Juan de Vargas Hurtado (r. 1678-1684) sent an embassy and, in 1682, peace was established "clear as water," which broke down commercial barriers between them "as if there were one land only".⁴⁷ Yet, the opportunity was not fully seized and trade came to a standstill again until the "king of Borneo" (Sultan Muhammad Alauddin of Brunei, r. 1730-1745) was dragged into a war with Sulu, during the government of Governor Valdés Tamón (r. 1729-1739). In those years, the sultan petitioned Manila for gunpowder, which was indeed supplied. Shortly afterwards, Manila solicited for copper from Borneo for its cannon foundries, which they also effectively received. Referring to these deliveries, Armenteros deduced that the people of Borneo were well disposed towards trade with the Philippines in the 1780s. He considered trading from Manila to Borneo via Palawan, but preferred the trade via Iloilo, because thereby the Borneo-trade could be connected with the Jolo-traffic. The trade volume, in any case, would be higher than the Jolo-trade because the capital of Borneo was bigger and more populated than that of Sulu. While Chinese products would not sell well in Borneo – direct trade relations existed with Amoy – products from India would be a better option. In Armenteros' view, Indian merchandise would be an easy sell, because the Dutch had abandoned their commercial factory in Borneo years ago and the natives had to search for Indian products in Batavia. Overall, the products that were considered of interest for Spain consisted of copper, *calain* (a brass-like metal), diamonds from Sukadana at Borneo's west coast, camphor, aromatic balsam (*benjuí*), *Sangre de Draco* (croton, a flowering plant for medical purposes), *palo de Calamba* (agarwood for incense, possibly from Calambac in today's Vietnam), *palo de águilas* (another type of agarwood), and above all wax and pepper. To carry these products, in the eyes of Armenteros, a medium size ship would be enough. The risks and inconveniences of this trade were similar to those mentioned for the Jolo and Mindanao trade, but less grave, as the sultan of Brunei was stronger than the Sulu sultan and the aristocracy had less power to intervene in commerce.⁴⁸

Armenteros' proposal, which opposed strict concentration on the Manila Galleon trade and Chinese business – the two main lines of Manila's commerce – was awarded the Gold Medal by the Royal Economic Society of Manila and served as the basis for the amplification of commerce within the realms under discussion here. This increase would take off in particular after the opening of the port of Manila in 1789.

46 Armenteros, *Discurso*, f. 14v. As late as the 19th century, Spanish merchants complained about the arbitrary character of the Sulu tax/bribery/gift-system (WARREN, 1985: 58).

47 Armenteros, *Discurso*, f. 16r-v.

48 Armenteros, *Discurso*, ff. 16v, 17v-18; cf. MARTÍNEZ SHAW (2009).

5.3 Actual commerce at the end of the 18th century

James Warren has observed a steady trade between Manila and Jolo between 1787 and 1848. He estimates that profits from trade for merchants in Manila were particularly high until about 1820, with the possibility of returning investment twenty-fold. Trade voyages went both ways; at first, it was above all the Sulu merchants who came to Manila for business, but later on, it was the Spanish and Chinese merchants who sailed to Jolo. Warren developed a statistical series from the annual port books of Manila (*estados*) and listed a detailed account of the Manila-Jolo trade between 1786 and 1830. In the last 15 years of the 18th century, he counted 32 ships in that commerce in the port of Manila, among which were many Chinese and Spanish ships, and some Moro and one Portuguese vessels (WARREN, 1985: Appendix F, 265-278).

It can be understood as a sign of the institutionalization of mutual trade that special passports were issued during the era of Félix Berenguer de Marquina (r. 1788-1793) from Sultan Sharap ud-Din (r. 1789-1808), for all of his subjects who wanted to trade with Spanish lands:

I, Sultan Sharap ud-Din, son and grandson of innumerable sultans of Jolo and its obedient possessions give my favorable license to ... so that he can transport merchandise to Manila and I ask my dear Philippine governor and all officers he might encounter on his way over land and sea to clear the way to his vessel, which is my wish; as proof, my seal follows.⁴⁹

A report, covering the time from January 1792 to April 1793, lists ten Spanish and twenty-seven foreign vessels leaving Manila, out of which six were bound for Jolo. Among those six were the Chinese *pontín Nuestra Señora de Soterraña*, the foreign galley *Animas*, the *panco Quemponan*, and three *pancos* from Jolo (see Table 1). While the total value of the exported goods (only Philippine products were listed) amounted to almost 600,000 pesos, the cargo destined for Jolo was worth only 4,795.8 pesos throughout that entire time, i.e. 0.8 percent of total exports.⁵⁰

According to this list, the goods that were exported from the Philippines comprised rice, sugar, wooden boxes, bricks, and salt.⁵¹ On other occasions, Philippine textiles and indigo were exported to Jolo. The information regarding

49 "Yo soy el sultán Majumat Sarpudin, hijo y nieto de innumerables sultanes de Joló y sus posesiones obedientes. Concedo mi favorable licencia á para que pueda transportarse á Manila á efectos de comerciar, y ruego á mi muy caro el gobernador de Filipinas y cuantos oficiales encontraren por mar y por tierra, abran el camino, á la embarcación, que asi es mi deseo; en prueba de lo cual pongo este sello." (MONTERO Y VIDAL, 1888, vol. 1: 356).

50 Based on official *almojarifazgo* tax data of the port of Manila, Pierre Chaunu found ships from Jolo in the years 1699, 1717, 1718, and 1787 and from Borneo in 1690-1692, 1709, and 1757. Condensed in 5-year-sections, the share of the Jolo trade compared to the complete *almojarifazgo* revenues was 0.02 percent (1696-1700), 0.015 percent (1716-1720), and 0.47 percent (1787); the Borneo trade represented 0.43 percent (1686-1690), 0.14 percent (1691-1695), 0.19 percent (1756-1760), and 0.038 percent (1766-1770). CHAUNU (1960: Série 13 and 14). The data from 1792/3, therefore, seems to indicate a rise in the Manila Moro trade.

51 AGI Estado 47, N. 14 Comercio de Manila (1793).

Spanish imports from Jolo to Manila, on the other hand, is not as clear before the year 1805. However, it can be estimated that the Taosug ships' cargos consisted of sea slug (*tripang*), shark's fin, mother-of-pearl, bird's nest, tortoise shells, wax, and cacao, and, as James Warren adds, Chinese porcelain, Bengal textiles, and – illegally – European manufactures. Many of these goods did not stop in Manila, but continued their way to China. Wax, on the other hand, which was on most of these trading vessels and came from Mindanao and Borneo via the Jolo marketplace to Manila, was used in the production of candles in the Philippines. Cacao from Jolo was also consumed locally in the Philippines, competing successfully with cacao from Acapulco. While sea slug and wax might have been most present in ships' manifests, bird's nests were the most valuable good from Jolo. Procured from the limestone caves from the coast of East Borneo, the small swiftlets' nests were available in two sorts (black and white) and were used in China as a delicacy as well as for medical purposes. The large demand in China for sea products from Borneo, Mindanao, and the Sulu region triggered an intensification of the Manila trade to Canton and Macao.

TABLE 1

Selection of the "Account of outgoing vessels from Manila Bay to foreign ports between January 1792 and April 1793, including the Philippine products for export, according to the declarations at the Manila customs office," containing six vessels going to Jolo

Date	Vessel	Port of Call	Products, measurement, and quantity						Total value
			Rice	Powder sugar	Biscuits	Bricks	Salt	Wooden Boxes	
			Quintales	Quintales	Quintales	Pieces	Quintales	Pieces	Pesos
11/12/1792	Panco de Joló	Sulu Kingdom		77	25				280
17/12/1792	Panco de Joló	Sulu Kingdom		30	20				145
22/12/1792	Pontin Chino N.S. de Solterraña	Sulu Kingdom				8000	206		406
10/2/1793	Panco de Joló	Sulu Kingdom		275					687.4
15/2/1793	Panco Quemponan	Sulu Kingdom		261	25			50	940
29/4/1793	Galera Animas	Sulu Kingdom	275	825					2337.4
<i>Total</i>			275	1468	70	8000	206	50	4795.8

Source: AGI Estado, 47, N. 14, "Comercio de Manila" (1793).

A quintal equals 100 pounds or 46 kilograms.

Between 1796 and 1808, war with England reduced commercial opportunities for Manila and hampered the Manila-Jolo trade. As Spanish ships were prone to

English attacks, this trade was increasingly carried out on Chinese vessels and, hence, commerce between Jolo and Manila went on. In 1798, for example, the Chinese coasters *Guing Fin*, *Gua Jap*, and *Sing Yap Di* carried sugar and indigo from Manila to Jolo. By then, the trade seemed to have been predominantly in the hands of the Chinese of Manila, the *sangleyes* (WARREN, 1985: 55-56, 60-62, 65).

6. CONCLUSIONS

The episodes of this study give evidence that 'trading with the enemy' was a common feature in the early modern Philippines. In spite of the prevailing view that 'the Moros' were a permanent enemy of 'the Spaniards' and of the fact that indeed Spaniards often lived in a very tense relation with some Muslim ethnicities, Moro-Spanish trade could be traced from the first contact until the end of the 18th century. Even though the trade volume seems never to have reach vast dimensions, it can be maintained that it was present long before the opening of the port of Manila. In the last third of the 18th century, encouragement of this trade was, moreover, a matter of state. The years between 1787 and 1848 can be considered the heyday of the Manila-Jolo trade. During these years, however, the ambivalent character of Spanish-Moro relations persisted and slave raiding in the Philippine coastal regions increased. James Warren explains this ostensible paradox in terms of the intimate relation between slave raiding and the production circle of the Sulu economy. To meet the demands of Spanish, English, and Chinese merchants, more and more workers, i.e. slaves, had to be employed to gather sea slug, mother-of-pearl, etc. Hence, European and Chinese demands indirectly increased Sulu slave raids and the so-called piracy in Philippine waters (WARREN, 1985: 53, 55-56, 60).

One anecdote might, in conclusion, illustrate the risky situation in which merchants found themselves when engaging in the Jolo-Manila trade. In his *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Jolo y Borneo*, the Spanish writer and politician José Montero y Vidal gives an account from the end of the 18th century. In April 1794, the Portuguese merchant Juan Carvallo, who was based in Manila, concluded his business negotiations in Jolo with his Taosug partners, some of whom were close relatives of the Sulu sultan. When he left Jolo for Manila, his frigate *Constante* drifted off course and was forced to shelter at an island close to Iloilo. All of a sudden, eight Moro *pancos* appeared and started to attack the frigate, intending to capture it. While the attack appears to have been repelled by the crew, Carvallo identified the assailants as being the very same merchants who previously had been doing business with him in Jolo, including the relatives of the sultan (MONTERO Y VIDAL, 1888: vol. 1, 361). This story illustrates the complexity and paradox of the Spanish-Moro trade in the early modern era. Moreover, it shows that the lines between peace and war, or 'piracy' and trade, were rather blurred and frequently transgressed. Despite all the potential profit, the 'Sulu Zone,' to use a term coined by James Warren (WARREN 1985), was always a dangerous place to trade.

Spanish-Moro trade in the early modern period has to be seen as part of the whole commercial system that existed in Southeast Asia in the time of the Galleon trade. While the Manila Galleon was an essential part of this system, by no means can it explain the complex structures of the commercial universe of the Philippines. Instead of focusing solely on Manila and Acapulco as the ends of this line, one should rather take a polycentric view and consider other places as well as 'players,' such as Mexico, Lima, Seville, Cadiz, Canton, Macao, and Malacca, as well as the Moluccas Islands, Japan, India, Persia and also, as this article has shown, Jolo, Mindanao, and Borneo. Taking a look at the products that were bartered, the entanglement of local trade becomes evident: while textiles, rice, and sugar were predominantly from the Spanish Philippines, the essential silver coins came from New Spain. The Moro goods, on the other hand, such as sea slugs, bird's nests, or shark's fins, made only a short stop in Manila (or even made it only as far as Iloilo) before continuing their way to China. In addition, Spaniards also bought Bengali textiles and European goods from Moro traders, which shows even more the interconnectivity of commerce and the complexity of trade networks in that region. European influence on the Southeast Asian commercial system can be seen in the VOC trade between Mindanao and Batavia in the 17th century and in the so-called country trade of EIC merchants, which was a considerable factor for Jolo's merchants in the 18th century (QUIASON, 1966).⁵² The Spanish-Moro trade, hence, must be seen as part of a larger regional trading system and its global connections; only then the Spanish 'appetite' for sea slugs and bird's nests is explicable.

Two different spaces of Spanish-Moro trade are outlined in this article, one centered on Zamboanga and the other on Manila.⁵³ The Zamboanga trade was comprised mainly of commerce carried out by the governors of the presidio and the other high local administrators of the region, the *alcaldes mayores*. It was bound to local circumstances, such as the proximity to Jolo's and Mindanao's markets and production centers and the weak power, benevolence, or ignorance of the governors in Manila. Despite being subject to many restrictions, because of the difficult communication with the capital, these officials had much freedom of action and used the system to their advantage and profit – thereby reducing the actual military capacity of their districts. Taking advantage of regional price differences, these officials sold Philippine products in Jolo and Mindanao and introduced Moro products on the Manila market, thereby stimulating the commercial life of the capital.

Trade between the Moros and the Spaniards in Mindanao and in the southern Visayas had ups and downs but was overall a relatively constant factor. Given that much of this trade eventually found its way to Manila, it is obvious that a permanent market existed there for Moro products. Also, in the years between

⁵² Strategic political factors have, of course, to be included in the commercial conduct of these players. Cf. MAJUL (1973: 250), WARREN (1985).

⁵³ In addition, commercial connections existed also between the natives under Spanish rule and the Moros. The inhabitants of the island of Capul, for example, were accused of being overly friendly with the Camucones (a Spanish term for the animist Tidung from northeastern Borneo and the nomadic Bajau from the Sulu archipelago). JOSÉ (2013a: 375-376).

1663 and 1718 when no Spanish stronghold existed in the south, this demand did not cease, as complaints about Moro merchants in Manila at the turn of the century showed. In the second half of the 18th century, Manila started to organize the trade with the southern sultanates in a more orderly way. Plans for a systematization of commercial relations were developed and trade intensified. With the opening of Manila as quasi free port in 1789, the Moro trade increased and more vessels from Jolo entered the port. By then, Spanish interest in commerce with Jolo and Mindanao might have been one of the reasons why Spanish attempts to fight Moro slave raids were not always fully supported by the commercial elite of Manila at the end of the 18th century (CRAILSHEIM, 2017: 407).

Another feature of the Spanish-Moro trade in the second half of the 18th century was the increasing involvement of the *sangleyes* and Chinese mestizos in commerce with the sultanates. Chinese products were always of interest to Spaniards and Moros alike; both traded frequently with China; and the Chinese market was most often the end market for Moro-products passing through Iloilo or Manila. But since 1750, it seems also that the Spanish-Moro trade itself was more and more in the hands of *sangleyes* and Chinese mestizo merchants. This was true for the trade with Manila, but also in Zamboanga, as already in 1750, the Maestre de Campo Antonio Ramón de Abad relied on the support of a Chinese mestizo middlemen for his illegal ventures, as well as using Chinese *champanes* (CONCEPCIÓN, 1788-1792, vol. 13: 67, 75).

Ultimately, it has to be admitted that this article has raised many more questions than it has answered. While a series of illustrative episodes regarding the Spanish-Moro trade in the early modern period have been presented and analyzed, much remains to be seen. Who were the merchants involved?⁵⁴ How many of them were actually Spaniards? What about the merchants from New Spain? Who were the *sangleyes* interested in this commerce? How much were other European merchants involved? What was the role of the Moro merchants in Manila and how dominant were the royal families in the sultanates' trade? Moreover, the illegal trade in Zamboanga and Iloilo and its connection with Manila raises further questions regarding the alleged 'corruption' of the Spanish colonial system, as well as about the involvement of friars in this game of power and profit at the fringes of the Spanish Empire. One might also look for the cultural implications of this trade for both sides. Spanish and Chinese elements might be found in Jolo, such as the existence of a *parián*, for example. On the other hand, Moro influence in the Philippines can be found in Sulu Islamic artistic motives in church art in Bohol or Islamic ornaments on church bells in Luzon (JOSÉ, 2013B; JOSÉ, 2001). Such a view would connect the economic sphere of Spanish-Moro relations with another largely neglected dimension, the mutual cultural influence between Spaniards and Moros in the Philippines.

⁵⁴ An answer to this question is partially given in Kristie Flannery's article in this special issue of *Vegueta*.

7. ACKNOWLEDGEMENTS

The investigation for this article was supported by the Spanish national research project HAR 2015 66511-P (Mineco-Feder). I would like to thank Ricky José, Jürgen Nagel, and the anonymous reviewers for their support and their comments on this article.

8. ARCHIVAL MATERIAL

Archivo General de Indias (AGI) Filipinas:

17, R. 1, N. 11: Carta de Fausto Cruzat sobre comercio de enemigos en Mindanao (Manila 25/5/1697).

75, N. 18: Carta de Felipe Pardo denunciando la inutilidad de los presidios de Cagayan (Manila 10/6/1686).

130, N. 10: Carta del conde de Lizárraga sobre separar cristianos de infieles (Manila 8/6/1713).

165, N. 8: Carta de Torralba sobre convivencia con infieles (Manila 20/7/1704).

168, N. 7: Carta de la Audiencia de Manila sobre separación de infieles y cristianos (Manila 27/7/1713).

285, N. 1: Libro de cartas de Sabiniano Manrique de Lara (1654).

294, N. 27: Carta de José de Altamirano y Cervantes sobre convivencia con infieles (Manila 5/7/1707).

458, N. 17: Duplicado de carta del marqués de Ovando sobre restitución del rey de Joló (Manila 15/7/1751).

AGI Estado 47, N. 14: Comercio de Manila (1793).

Archivo Museo Naval de Madrid (AMN) 0122 Ms. 0136/001:

García Armenteros, José, *Discurso de José García Armenteros sobre la utilidad del comercio de Filipinas con reinos vecinos, y los medios de establecerlo y practicarlo, presentado a la Sociedad Económica de Manila*; from <http://bibliotecavirtualdefensa.es> (18/10/2018).

Biblioteca Nacional de España (BNE), Mss 17859: *Documentos relativos al estado de las Islas Filipinas*:

Francisco Leandro de Viana, "Demostracion del misero deplorable estado de las Yslas Philippinas," ff. 28r-120v (10/6/1766).

Instituto Nacional de Antropología e Historia, Mexico City (INAH), G.O. 56: *Collección de 7 piezas manuscritas, relativas al comercio de las Islas Filipinas*.

9. REFERENCES

9.1. Published Sources and Collections

- ÁVALOS, M.D. (1943): "Dos cartas al rey contra los moros de las Filipinas: Por el Lic. Melchor de Avalos (20.6.1585)," in L. HANKE (ed.), *Cuerpo de documentos del siglo XVI: Sobre los derechos de España en las Indias y las Filipinas*, Fondo de Cultura Económica, Mexico City: 65-116.
- CHIRINO, P. (1604): *Relación de las Islas Philipinas*, Estevan Paulino, Rome.
- COLÍN, F.; CHIRINO, P. (1663): *Labor evangélica, ministerios apostólicos de los obreros de la Compañía de Jesús, fundación, y progressos de su provincia en las Islas Filipinas. Historiados por el padre Francisco Colín, provincial de la misma compañía, calificador del santo oficio y su comissario en la governacion de Samboanga, y su distrito. Parte primera sacada de los manuscritos del padre Pedro Chirino, el primero de la Compañía que pasó de los Reynos de España a estas Islas, por orden, y costa de la Catholica y Real Magestad*, Joseph Fernandez de Buendia, Madrid.
- COMBÉS, F. (1897): *Historia de Mindanao y Joló*, Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- CONCEPCIÓN, J.D.L. (1788-1792): *Historia general de Filipinas. Conquistas espirituales y temporales de estos españoles dominios establecimientos progresos y decadencias. Comprende los imperios reinos y provincias de estas islas continentes con quienes ha havido comunicación y comercio por inmediatas coincidencias. Con noticias universales, geográficas, hidrograficas de Historia Natural de Política de costumbres y religiones en lo que deba interesarse tan universal*, Impr. del Seminar. Conciliar y Real de S. Carlos por Agustín de la Rosa y Balagtas, Madrid.
- DALRYMPLE, A. (1793): *Oriental Repertory*, G. Biggs, London.
- DAMPIER, W. (1697): *A New Voyage Around the World*, James Knapton, at the Crown in St. Paul Church-yard, London; <http://gutenberg.net.au/ebooks05/0500461h.html> (17/12/2018).
- Diccionario marítimo español: Que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contine tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas* (1831), Imprenta Real, Madrid.
- GARCÍA VALDÉS, C.C.; ALEMANY, V. (1998): *Andanzas del Buscón don Pablos por México y Filipinas. Estudio y edición de la tercera parte de La vida del gran tacaño, de Vicente Alemany*, Eunsa, Pamplona.
- HIDALGO NUCHERA, P. (1995): *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del Archipiélago de San Lázaro*, Miraguano Ediciones, Ediciones Polifemo, Madrid.
- LEONARDO DE ARGENSOLA, B. (1708): *The Discovery and Conquest of the Molucco and Philippine Islands*, London.
- LEONARDO DE ARGENSOLA, B. (2009): *Conquista de las Islas Malucas*, ed. by Glòria Cano, Miraguano Ediciones, Ediciones Polifemo, Madrid.
- MARTÍNEZ ZUÑIGA, J. (1893): *Estadismo de las Islas Filipinas. Mis viajes por este país*, Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos, Madrid.
- MONTERO Y VIDAL, J. (1888): *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Jolo y Borneo. Comprende desde el descubrimiento de dichas islas hasta junio de 1888*, Imprenta y Fundación Manuel Tello, Madrid.

- MORGA, A. D. (2007): *Sucesos de las Islas Filipinas*, Fondo de Cultura Económica, Mexico D.F.
- ROYAL OFFICIALS OF THE PHILIPPINES (1962): "Letter of the Royal Officials of the Philippines to the Royal Audiencia of Mexico: Accompanied by a memorandum of the necessary things to be send to the colony. Guido de Labeçares and others, Cebu 1565," in BLAIR, E. H; ROBERTSON, J. A. (eds.), *The Philippine Islands 1493-1803: Explorations by early navigators, descriptions of the islands and their peoples, their history and records of the catholic missions, as related in contemporaneous books and manuscripts, showing the political, economic, commercial and religious conditions of those islands, from their earliest relations with European nations to the beginning of the nineteenth century translated from the originals. Ed. and ann. by Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, with historical introd. and additional notes by Edward Gaylord*, Kraus Repr., New York, 183-195.
- SAN AGUSTÍN, G.D. (1698): *Conquistas de las Islas Philipinas la temporal por... Don Phelipe Segundo el Prudente; y la espiritual, por los Religiosos del Orden de... San Agustín... Parte Primera... Escrivala Fray Gaspar de San Agustín...*, Imprenta de Manuel Ruiz de Murga, Madrid.

9.2. Secondary Sources

- ANDRADE, T. (2008): *How Taiwan became Chinese. Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*, Columbia University Press, New York.
- ANGELES, V. S. M. (2010): "Moros in the Media and Beyond: Representations of Philippine Muslims," *Contemporary Islam* 4 (1): 29-53.
- ANTONY, R. J. (2007), *Pirates in the Age of Sail*, W.W. Norton & Co., New York.
- BAENA ZAPATERO, A; LAMIKIZ, X. (2014): "Presencia de una diáspora global: Comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800," *Revista de Indias* 74 (262): 693-722.
- BARRIO MUÑOZ, J.Á.D. (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, CSIC, Seville.
- BERNABEU ALBERT, S; MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.) (2013): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- BLANCO, J.D. (2009): *Frontier Constitutions. Christianity and Colonial Empire in the Nineteenth-Century Philippines*, The University of the Philippines Press, Diliman, Quezon City.
- BLANKS, D.R.; FRASSETTO, M. (eds.) (1999): *Western Views of Islam in Medieval and Early Modern Europe. Perception of Other*, St. Martin's Press, New York.
- BOHN, R. (2007): *Die Piraten*, C.H. Beck, Munich.
- BUNES IBARRA, M.A.D. (1989): *La imagen de los musulmanes y del Norte de África en la España de los siglos XVI y XVII. Los caracteres de una hostilidad*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

- CHAUNU, P. (1960): *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques. XVI, XVII, XVIII, siècles*, SEVPEN, Paris.
- COELLO DE LA ROSA, A. (2019): "‘No es esta tierra para tibios.’ La implicación de los jesuitas de Manila en la conquista y evangelización de Mindanao y Joló (siglo XVII), *História Unisinos*, 23 (1): 47-61.
- CORPUZ, O. D. (1997): *An Economic History of the Philippines*, UP Press, Quezon City.
- COSTA, H.D.L. (1992): "Alarms and Incursions," in H.D.L. COSTA (ed.), *Readings in Philippine History*, Bookmark, Manila: 40-57.
- CRAILSHEIM, E. (2013): "The Baptism of Sultan Azim ud-Din of Sulu: Festivities for the Consolidation of Spanish Power in the Philippines in the Middle of the Eighteenth Century," in A. WINDUS and E. CRAILSHEIM (eds.), *Image-Object-Performance: Mediality and Communication in Cultural Contact Zones of Colonial Latin America and the Philippines*, Waxmann Verlag, Münster: 93-120.
- CRAILSHEIM, E. (2014): "Wandel und Ambivalenz der Darstellung der „Moros“ auf den kolonialspanischen Philippinen (16.-17. Jahrhundert)," *Saeculum: Jahrbuch für Universalgeschichte* 64 (1): 25-40.
- CRAILSHEIM, E. (2015): "Religiöse Aspekte interkultureller Diplomatie: Die Beziehungen zwischen Spaniern und ‘Moros’ auf den Philippinen, 1565-1764," in TREMMML-WERNER, B; CRAILSHEIM, E. (eds.), *Audienzen und Allianzen: Interkulturelle Diplomatie in Asien und Europa vom 8. bis zum 18. Jahrhundert. (Expansion - Interaktion - Akkulturation, 26)*, Mandelbaum, Vienna: 108-127.
- CRAILSHEIM, E. (2017): "¿Fortalecer la cohesión interna? El ‘peligro moro’ en las Filipinas coloniales en la segunda mitad del siglo XVIII" in X. HUETZ DE LEMPS and M.D. ELIZALDE (eds.), *Filipinas, siglo XIX: Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, Polifemo, Madrid: 393-425.
- CRUIKSHANK, B. (1979): "The Moro Impact on Samar Island, the Philippines", *Philippine Quarterly of Culture and Society*, 7 (3): 141-185.
- DERY, L.C. (1997): *The Kris in Philippine History. A Study of the Impact of Moro Anti-Colonial Resistance, 1571-1896*, Dery, Quezon City.
- DERY, L.C. (2006): *Pestilence in the Philippines. A Social History of the Filipino People, 1571-1800*, New Day Publishers, Quezon City.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1963-1966): "The Economic Development of the Philippines in the Second Half of the Eighteenth Century," *Philippine Studies*, 11-14: 195-223, 203-231, 763-800, 253-279.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1966): "Eighteenth Century Philippine Economy: Commerce," *Philippine Studies* 14 (2): 253-279.
- DONOSO JIMÉNEZ, I. (2011): *El Islam en Filipinas (siglos X-XIX)*, PhD thesis, Universidad de Alicante.
- DONOSO JIMÉNEZ, I. (2011-2013): "Moriscos peninsulares, moros filipinos y el islam en el extremo oriental del imperio español. Estudio y edición de la Segunda carta para la S.C.M.R. acerca de los mahometanos de las Philipinas de Melchor de Ávalos (1585)," *Sharq al-Andalus*, 20: 553-584.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A. (1995): "Born with a ‘Silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571," *Journal of World History*, 6 (2): 201-221.

- FRADERA, JOSEF M. (1999): *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, CSIC, Madrid 1999.
- FRANK, A.G. (1998): *ReOrient. Global Economy in the Asian Age*, Univ. of California Press, Berkeley, Calif.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade. Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham MD, Boulder, Colo., New York, London.
- HENLEY, D., (2000): "Reviewed Work: The Sulu Zone: The world capitalist economy and the historical imagination by James F. Warren," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 156 (4): 834-838.
- HÖFERT, A. (2010): "Alteritätsdiskurse: Analyseparameter historischer Antagonismusnarrative und ihr historischen Folgen," in G. HAUG-MORITZ and L. PELIZAEUS (eds.), *Repräsentationen der islamischen Welt im Europa der Frühen Neuzeit*, Aschendorff, Münster: 21-40.
- JOSÉ, R.T. (2001): *Visita Iglesia Bohol. A Guide to Historic Churches*, NCCA, Manila.
- JOSÉ, R.T. (2013a): "A Visual Documentation of Fil-Hispanic Churches: Part IX: Parish Church of San Ignacio de Loyola, Capul, Northern Samar," *Philippiniana Sacra*, 48 (144): 371-390.
- JOSÉ, R.T. (2013b): "The Cross Surmounts The Dragon - Or Does The Cross Emanate From The Dragon? A Cautious Look at Islamic Designs on Catholic Church Bells in the Philippines," in A. WINDUS and E. CRAILSHEIM (eds.), *Image-Object-Performance: Mediality and Communication in Cultural Contact Zones of Colonial Latin America and the Philippines*, Waxmann Verlag, Münster: 215-224.
- LAARHOVEN, R. (1989): *Triumph of the Moro Diplomacy. The Maguindanao Sultanate in the 17th Century*, New Day Publishers, Quezon City.
- LEGARDA, B.J. (1999): *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Ateneo de Manila University, Manila.
- LIEBERMAN, V.B. (2009): *Strange Parallels. Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830. Vol 2: Mainland Mirrors: Europe, Japan, China, South Asia, and the Islands*, Cambridge University Press, Cambridge, New York.
- LLOBET, R.D. (2000): *Don Francisco Leandro de Viana y la 'Demostración del mísero, deplorable estado de las Islas Filipinas'*, 1765, MA thesis, UPF, Barcelona.
- LUQUE TALAVÁN, M.; MANCHADO LÓPEZ, M.M. (eds.) (2014): *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las Islas Filipinas*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Cordoba.
- MAJUL, C. A. (1973): *Muslims in the Philippines* Diliman, University of the Philippines Press, Quezon City.
- MALLARI, F. (1986): "Muslim Raids in Bicol, 1580-1792," *Philippine Studies*, 34 (3): 257-286.
- MALLARI, F. (1990): "Camarines Towns under Siege," *Philippine Studies*, 38 (4): 453-476.
- MALLARI, F. (1998): "The Eighteenth Century Tirones," *Philippine Studies*, 46 (3): 293-312.

- MARTÍN CORRALES, E. (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterraneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los 'enemigos de la fe,'* Bellaterra, Barcelona.
- MARTÍN CORRALES, E. (2005): "De cómo el comercio se impuso a la razzia en las relaciones hispano-musulmanas en tiempos del Quijote: Hacia la normalización del comercio con el norte de África y el Levante otomano a caballo de los siglos XVI y XVII" *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 23 (1): 139-160.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2009): "El Discurso de José García de Armenteros de 1786 sobre el comercio de Filipinas con las regiones de su entorno," in *Miscel·lània en homenatge al Dr. Lluís Navarro Miralles, Magister dilectus: Reconeixement al mestratge d'un acadèmic honest i compromès*, Arola, Tarragona.
- MATSUDA, M.K. (2012): *Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures*, Cambridge University Press, Cambridge, New York.
- MAWSON, S. (2016): "Philippine Indios in the Service of Empire: Indigenous Soldiers and Contingent Loyalty, 1600-1700," *Ethnohistory*, 63 (2): 381-413 <https://doi.org/10.1215/00141801-3455363>.
- MIN, L. (2014): "Fragments of Globalization: Archaeological Porcelain and the Early Colonial Dynamics in the Philippines," *Asian Perspectives*, 52 (1): 43-74.
- PÉREZ LECHA, M. (2018): "Los últimos años del Galeón de Manila, 1816-1821" in M.D. ELIZALDE and C. YUSTE LÓPEZ (eds.), *Redes imperiales: Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, CSIC, Madrid, 111-136.
- POTET, J.-P.G. (2016): *Koxinga of Taiwan*, Lulu.com, Raleigh, NC.
- QUIASON, S.D. (1966): *English 'Country Trade' With the Philippines, 1644-1765*, UP Press, Quezon City.
- REID, A. (1988-1993): *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, Yale University Press, New Haven.
- REID, A. (2004): "Global and Local in Southeast Asian History," *International Journal of Asian Studies*, 1 (1): 5-21.
- SALEEBY, N. M. (1908): *The History of Sulu*, Bureau of Printing, Manila.
- SANCHEZ, J.-N. (2016): "La fábrica del moro filipino: I. El molde fundador. La visión hispana en los siglos XVI y XVII," *RESAP (Red de Estudios Superiores Asia-Pacífico)*, 2 (4): 35-60.
- SANCHEZ, J.-N. (2019): "A Prismatic Glance at One Century of Threats on the Philippine Colony," in E. CRAILSHEIM and M.D. ELIZALDE (eds.), *The Representation of External Threats: From the Middle Ages to the Modern World*, Brill, Leiden: 343-365.
- SANCHEZ, J.-N. (2013): "Clavados en el clavo: Debates españoles sobre el comercio de las especias asiáticas en los siglos XVI y XVII," in S. BERNABEU ALBERT and C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: El universo económico del Galeón de Manila*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 107-132.
- SCHURZ, W.L. (1985): *The Manila Galleon*, Historical Conservation Society, Manila.
- SCOTT, W.H. (1985): "Crusade or Commerce? Spanish-Moro Relations in the 16th Century," in W.H. SCOTT (ed.), *Cracks in the Parchment Curtain: And other Essays in Philippine History*, New Day Publishers, Quezon City: 42-48.

- SUTHERLAND, H. (2004): "The Sulu Zone Revisited," *Journal of Southeast Asian Studies*, 35 (01): 133-157.
- TARLING, N. (2005): *Southeast Asia. A Modern History*, Oxford University, Victoria, Australia.
- TREMML-WERNER, B. (2015): *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam, Berlin.
- WARREN, J.F. (1985): *The Sulu Zone, 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, New Day Publishers, Quezon City.
- WARREN, J.F. (2000): *The Global Economy and the Sulu Zone. Connections, Commodities and Culture*, New Day Publishers, Quezon City.
- WARREN, J.F. (2002): *Iranun and Balangingi. Globalization, Maritime Raiding, and the Birth of Ethnicity*, New Day Publishers, Quezon City.
- WENDT, R.; NAGEL, J.G. (2014): "Südostasien und Ozeanien," in W. REINHARD (ed.), *Geschichte der Welt: 1350-1750 Weltreiche und Weltmeere* (Geschichte der Welt (Eds. Akira Iriye and Jürgen Osterhammel), 3), C.H. Beck, München: 511-668.
- YUSTE LÓPEZ, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710 - 1815*, UNAM Instituto de Investigaciones Históricas, Mexico City.

La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)

*The Dutch East India Company (VOC) and the Spanish Projects in the
Philippines via the Cape of Good Hope (1609–1784)*

Ana Crespo Solana
Instituto de Historia
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)
<http://orcid.org/0000-0002-5807-7751>
ana.crespo@cchs.csic.es

Recibido: 23/01/2019; Revisado: 27/08/2019; Aceptado: 04/10/2019

Resumen

La Real Compañía de Filipinas fue una empresa fundada en 1785, fecha tardía a pesar de los antecedentes que se remontan a 1729. Entre los posibles factores para este retraso está el interés que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales tuvo para inhabilitar a España en su ruta directa con Asia y socavar la competencia en el acceso a la plata en Filipinas y Cantón. Este artículo analiza estas circunstancias a la luz de documentación inédita del archivo de la VOC, contextualizando el problema en el marco de las rivalidades hispano-holandesas.

Palabras claves: Relaciones hispano-holandesas, Historia marítima, Compañías de Comercio.

Abstract

The Royal Spanish Company of the Philippines was founded in 1785, a late date despite antecedents stretching back to 1729. One of the possible factors contributing to this delay was the Dutch East India Company's interest in blocking Spain's direct route to Asia and undermining its competition in accessing silver in the Philippines and Canton. This article analyses these circumstances in light of unpublished documentation from the VOC archive, contextualizing the issue within the framework of Dutch-Hispanic rivalry.

Key words: Dutch-Spanish Relations, Maritime History, Trading Companies.

1. INTRODUCCIÓN¹

La presencia europea en la zona de Asia Pacífico determinó la formación de un área geoestratégica política y comercial dentro del contexto colonial que dependió más de las propias peculiaridades asiáticas que de los distintos imperialismos europeos. La navegación y el comercio del *Mar oriental*, estuvo desde muy pronto en manos de compañías organizadas en torno a la búsqueda de mercados exóticos y plata; un control exógeno a los propios territorios a los que se podía llegar tomando la ruta de las *Indias del Este*, categoría histórica que también usaba un clásico Michel Morineau en su breve explicación de la moda político-económica de las *East Indian Companies* (MORINEAU, 1994). Cuando en marzo de 1785 se creó la Real Compañía española de Filipinas a raíz de un proyecto elaborado por quien fuera director del Banco de San Carlos, Francisco Cabarrús (DÍAZ TRECHUELO, 1965), la participación de la corona española en Asia ya tenía una larga trayectoria durante la cual había tenido que competir con otras naciones marítimas que habían desarrollado y perfeccionado sus respectivos proyectos de compañías de monopolio en contraposición con el modelo de centralización en un solo puerto (en este caso en dos puertos, Manila-Acapulco), que la corona aplicaba a sus comercios atlántico y pacífico. Paradójicamente, la fecha de 1785 puede resultar un tanto tardía. De hecho, el nacimiento de esta compañía para Filipinas partió de importantes proyectos antecedentes que defendían la libre navegación de los españoles, la relación más estrecha entre los mercados asiáticos y americanos; y la reutilización de unos recursos que de alguna manera habían quedado obsoletos por las leyes del Libre Comercio de 1778. Esta empresa tuvo muchos detractores dentro y fuera de los límites del imperio español, problemas de competencia, recelo de los grupos mercantiles de Manila y de los consulados de Cádiz y México, así como la dura oposición de los defensores del comercio tradicional sujeto al monopolio. La creación en 1769 del Consulado de Manila para revitalizar el comercio de la nao de China también fue negativa para la instauración de cualquier compañía privilegiada basada en una ruta directa por el Cabo de Buena Esperanza y que, a temor de los intereses holandeses, incluía, subrepticamente, el deseo de conexión con otras áreas asiáticas. En un principio las primeras ideas parecen tímidas en cuanto a las rutas de navegación, como el plan del marqués de Villadarias que luego adaptaría el marqués de Santa Cruz de Marcenado, y que defendía un derrotero por el Cabo de Hornos (MARTÍNEZ SHAW, 2007: 20). Más adelante se plantearon nuevos rumbos que incluían desde Buenos Aires al Cabo de Buena Esperanza, lo que supondría un peligroso acercamiento a las factorías holandesas a lo largo de las costas del Índico y del Pacífico, en donde aún quedaban también colonias portuguesas, como en la costa de Mozambique. El

¹ Abreviaturas de Archivos utilizados: AHN, Archivo Histórico Nacional de España; AGI, Archivo General de las Indias, Sevilla; BPR, Biblioteca del Palacio Real de Madrid; N.A., Nationaal Archief, La Haya (Países Bajos); VOC-Archief, *Inventaris van het archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), 1602-1795 (1811); VOC, *Verenigde Oostindische Compagnie* (Compañía Holandesa de las Indias Orientales).

plan de navegar *en derechura* a Filipinas desde Cádiz, no obstante, no engañó a los negociantes holandeses reunidos en torno al comercio con Asia que planteaban dudas y recelos por los límites de esta navegación y por el hecho, sobre todo y más importante, de que la *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC en sus siglas en neerlandés) no quería que los mercaderes españoles comerciaran con las islas de las especias o entrasen a arribar, como de hecho lo hicieron, en los puertos y factorías bajo control holandés.

En este artículo intentaré exponer las principales fases de esta presión diplomática y comercial que la VOC hizo en repetidas ocasiones a la corona española para que, amparándose en la interpretación de los tratados, a veces de una forma ambigua y bastante confusa, se detuviera cualquier plan para abrir una línea marítima directa entre España y los mercados asiáticos. Pero, si España ya tenía una conexión importante con dichos mercados a través de la vía transpacífica, ¿por qué esa preocupación holandesa de importunar la participación española en la ruta del Cabo de Buena Esperanza? Esto es algo que debe ser comprendido en el marco político-diplomático y en los intereses económicos de los grandes monopolios de la VOC, sus relaciones con Inglaterra y su celo excesivo en proteger su papel como mediadores en el comercio de las especias y como transportistas de plata en el complejo universo del avituallamiento de aquellos lujosos mercados asiáticos.

2. EL CONTEXTO POLÍTICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

Los antecedentes para la creación de un comercio directo con las Filipinas se remontan a la década de 1720. Delgado Barrado especificó los contenidos de dos fases que parten de 1718 y se prolongaron hasta 1736 (DELGADO BARRADO, 1997: 141). Durante este período surgió la *Representación de 1725* que hacía alusión a una compañía para la Mar del Sur y Filipinas, obviando el Cabo de Buena Esperanza al promover la ruta de Chile, y el Estrecho de Magallanes. Otro plan propuesto por unos mercaderes de Cádiz entre 1729 y 1730 no tuvo éxito debido a que se tropezó con los intereses del monopolio de las flotas y galeones; pero también quizás por la idea del ministro José Patiño que apoyaba la creación de una Real Compañía bajo control de la Corona y en el marco de sus reformas sobre el comercio español del momento (DÍAZ TRECHUELO, 1965: 6-9). Tres décadas después se plantearon nuevas iniciativas entre las que destaca el proyecto de Francisco Leandro de Viana, fechado en Manila el 10 de febrero de 1765 y que se considera como el precursor auténtico para la creación de la Real Compañía. Lo interesante de esta memoria es que el fiscal Viana demuestra que: «no existía obstáculo legal que impidiera a los españoles navegar por el Cabo de Buena Esperanza» (DÍAZ TRECHUELO, 1965: 91; MARTÍNEZ SHAW, 2007: 23-30).² Hubo otros intentos como la memoria presentada por los mercaderes Bernardo Van Dahl y Pedro Tomás de Vergara en 1764 o el informe de Bernardo de Iriarte, entregado a José de Gálvez

² El memorial se titulaba: *Demostración del mísero deplorable estado de las Islas Filipinas*. Los sucesivos documentos del proyecto están en AGI, Filipinas, 687.

(DELGADO BARRADO, 1997: 139-173).³ Estos proyectos tenían muchos detractores que se oponían a la desaparición del viejo sistema Manila-Acapulco, hasta que la navegación del navío de guerra «Buen Consejo», en 1766, marcara un importante antes y después en la participación de España en la ruta directa con Asia (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013: 429-476). No voy a profundizar en el conocimiento historiográfico que se tiene sobre Filipinas y sobre la Real Compañía ya que ha sido ampliamente estudiado en las fuentes disponibles y en valiosos trabajos publicados, algunos de los cuales se encuentran citados en la bibliografía de este ensayo.⁴

De entre todos los enemigos que tuvieron estos proyectos españoles de navegación directa a sus colonias en Asia quizás la oposición más dura fue la que le impuso la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, la VOC. Fundada en 1602 fue sin duda la más exitosa de todas las empresas comerciales de los siglos XVII y XVIII. Su hegemonía diplomática y comercial y su extraordinario conocimiento cartográfico, que robó a los portugueses, la convirtió en uno de los puntos de mira en la guerra global de los Habsburgo primero, y en el objeto de deseo de la que más tarde sería su principal heredera en Asia, Inglaterra. La VOC era un estado dentro del Estado, pero precisamente por ello se hizo vulnerable a la inestabilidad interna de la República Holandesa, especialmente durante el siglo XVIII y que, como luego se verá, tuvo una influencia interesante sobre la evolución del propio pleito diplomático contra España. La larga historia de esta competencia supone un contexto que se extralimita desde el punto de vista espacio-temporal hasta convertirse en un problema tan amplio y complejo como lo fue la ruta marítima y los sistemas comerciales y coloniales de Europa en Asia. La ruta abierta por Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta tuvo su antítesis en viajes como el retorno de la flota comandada por Jacob Van Neck el 19 de julio de 1599, y otros viajes holandeses, posibles gracias a la publicación en Amsterdam del *Itinerario* de Linschoten.⁵ Precisamente el primer viaje de la VOC al archipiélago indonesio (puerto de Bali) es de 1597, año en el que se registra el primer retorno desde esa zona en el navío «Duijfe» de Kornelis Adriaansz (BRUIJN, GAASTRA, SCHÖFFER, 1979: 2). El retorno de la flota de Van Neck quedó plasmado en un cuadro de Hendrick Cornelisz Vroom, que se encuentra en el Rijksmuseum.

La navegación hacia Asia implicó diversos conflictos comerciales y políticos, por la competencia en el acceso a la plata y el monopolio sobre rutas y productos. La cuestión política se inició porque los comerciantes más importantes de la VOC estaban representados en los Estados Generales (*Staten Generaal*) y por ello este órgano defendía los intereses de las grandes compañías y sociedades mercantiles.

3 El documento es *Reflexiones sobre el establecimiento de una compañía de comercio a las islas Filipinas*, se encuentra en la *Miscelánea de Ayala*, Tomo LIV, fols. 69-83.

4 DÍAZ TRECHUELO (2002: 87-106); MARTÍNEZ SHAW (2007); y repertorios como HIDALGO NUCHERA (2000: 677-711); HIDALGO NUCHERA (1998); MUÑOZ OREJÓN (1983: 373-409). Sobre los antecedentes de la Real Compañía véase DELGADO BARRADO (1997: 139-173); GARCÍA REGUEIRO (1984: 5-34).

5 *Itinerario, voyage of te schipvoert, van Ian Huygen van Linschoten naer de Oost ofte Portugaels Indien, inhoudende een corte beschrijvinghe der selverlanden ende zeeuusten...* Libro impreso en Amsterdam, 1595-96, Amstelredam, Imprenta de Cornelis Claesz, 1596.

A pesar de que desde 1609 los Estados Generales y la Monarquía Hispánica habían firmado una serie de acuerdos por los cuales se permitía a algunas de estas compañías y sociedades hacer escala en Cádiz antes de emprender la ruta hacia el sur, la máxima representación del gobierno de la República siempre pretendió mantener a los españoles apartados de la ruta en dirección al Cabo de Buena Esperanza. Y no solo a España, sino también a los ciudadanos de los Países Bajos del Sur, razón por la que llegaron incluso a emprender, junto a Inglaterra, una campaña contra los negocios de la Sociedad de Ostende, en las primeras décadas del siglo XVIII (FERGUS, 2011; BAGUET, 2013; DUNTHORNE, 1986: 58-110).

Esta lucha no se entiende sin conocer la competencia comercial y bélica que ya existió desde los inicios de la navegación europea en Asia y el Pacífico. Cuando los europeos iniciaron las primeras incursiones en la zona en el siglo XVI, el comercio regional ya era floreciente allí y a finales de dicha centuria, ingleses y holandeses empezaron a desplazar a los portugueses logrando crear una estrategia geográfica en la zona que incluía a las Filipinas españolas, las islas que serían conquistadas, como Amboina, o el control sobre el Estrecho de Malaca, vital para navegar desde el Golfo de Bengala a la China. En este contexto, los holandeses se apoderaron de las colonias asiáticas a través de los portugueses a los que pronto vencieron en batallas navales, como el caso de la victoria del almirante Wolfert Harmensz sobre la flota portuguesa en Bantam el 30 de diciembre de 1601 (DANVERS, 1894).⁶ Esta batalla está contextualizada en la que se ha denominado primera guerra global, desarrollada en la costa oeste de África, en partes del sur y norte de América, en el Caribe y en Asia, con la intención de agotar a los enemigos hispanos e incrementar los beneficios derivados del comercio que en sus retornos ayudarían a reforzar la guerra contra los Habsburgo (EMMER, 1999: 479-502). Durante la Guerra de los 80 años entre la República de las Provincias Unidas y el Imperio regido por la dinastía Habsburgo, la Compañía Holandesa se hizo con el control y acceso a los principales centros de las especias y a las zonas de avituallamiento de plata americana en Asia.

Esta competencia entre imperios caracterizada por la capacidad para controlar las rutas de monopolio sobre productos y sus lugares de producción, así como el constante deseo de obtención de plata también orientado a la financiación de las guerras, perfiló un modelo de comercio de larga distancia (*long-distance trading system*) que en Asia fue evolucionando desde un sistema comercial de factorías dirigido por los holandeses como compradores-vendedores universales y transportistas, a otro sistema de múltiples rutas y gran competencia política, sobre todo ya entrado el siglo XVIII. En dicha centuria las factorías asiáticas se fueron transformando en mercados coloniales, marcados por la presencia de un poder hegemónico distinto, protagonizado por Inglaterra. Sí, la guerra en Asia se inició como una guerra comercial que estuvo conectada con la logística que emanaba de otra zona del planeta, América. Y es cierto que la plata de Potosí que no se embarcaba en la ruta del galeón de Manila encontraba otras

⁶ La guerra de Malaca fue una guerra colonial entre Portugal y Holanda por el control de este Estrecho. La batalla está representada en un grabado que está en el Rijkmuseum de Amsterdam elaborado por Claes Jansz Visscher. Andrés Furtado de Mendoza era el gobernador de la India Portuguesa.

rutas alternativas para llegar a Asia, una de ellas dirigida por los portugueses quienes se hacían con ella por la vía de Buenos Aires o Brasil (MOLINA, 1966: 82-122). De hecho, un escrito de Fernando Blumentritt, fechado en 1882, ofrece una razones curiosas para entender la llegada de los holandeses al área portuguesa asiática: «cuando los holandeses no les fue ya posible acudir al mercado de Lisboa para comprar a los portugueses las mercancías de Oriente, determinaron (...) ir ellos mismos a la Indias», algo que ha sido confirmado por Charles Boxer y por Pieter Van Dam (BLUMENTRITT, 1882; BOXER, 1965; DAM, 1927-1954). Emmer también atestigua que: «La demanda de productos asiáticos estaba creciendo y los portugueses fueron incapaces de incrementar el suministro de mercancías» (EMMER, 1999: 486). El creciente desfase entre suministro y demanda dio lugar a que los holandeses accedieran a los mercados asiáticos de forma directa sin la mediación de los portugueses. La emigración de los flamencos y judíos sefardíes de Amberes al norte de las provincias libres propicio este hecho (STOLS, 1976: 30-47). Empero, estaba claro que ello se correspondía también con una estrategia política, ya que Portugal, desde 1580, era un reino del imperio de los Habsburgo, con quienes los holandeses estaban en guerra, beneficiándose estos así de la desunión existente entre españoles y portugueses con respecto al control de los mercados indios. Durante una serie de ataques a las posesiones portuguesas, los holandeses lograron el control de amplias zonas adyacentes al archipiélago filipino, a pesar de los intentos del entonces gobernador de Manila, Francisco de Tello Guzmán, de reconcentrar la defensa. Las empresas de Olivier de Noort en la zona y su llegada a algunos enclaves aún no colonizados, como la denominada Isla de los Ladrones, marcó la estrategia de Holanda interesada en hacer sublevar a los indígenas contra colonos españoles o portugueses, o incluso intentando una invasión de las Filipinas, atacando las Molucas gracias a una eventual alianza de los sultanes de Ternate y de otros príncipes malayos (BLUMENTRITT, 1882: 11-14). Es en esta época en la que tanto Portugal y España, sin mucha coordinación recíproca, intentaron recuperar territorios como las Molucas, y otras islas sujetas a jurisdicciones confusas. Incluso es muy probable que las desavenencias entre Portugal y España tuvieran a la India portuguesa como punto de fricción más importante, dados los posteriores acontecimientos y las soluciones dadas en los tratados por parte de España a la VOC. No es extraño que, como dijera Valladares, «la Restauración Bragancista había comenzado antes en Asia que en Portugal» (VALLADARES, 2001a:80).

Tal como sucedió en América, en concreto en la colonia de Surinam, los holandeses pasaron de la guerra abierta que tendrán hasta bien entrado el siglo XVII, a una era de pleitos, asimilando una neutralidad activa caracterizada por la determinación de sus flotas y convoyes y el deseo de controlar el comercio como mediadores. Para la VOC fue un reto la guerra contra el poder de los Habsburgo, especialmente porque esta compañía no sufrió la decadencia que afectó a la Compañía de las Indias Occidentales holandesas en América, la WIC (GAASTRA y EMMER, 1977: 243). En julio de 1605, el gobernador de Filipinas Pedro de Acuña, notificó sobre «el Maluco y los holandeses»,⁷ informando de la llegada a Ambon

⁷AGI, Filipinas, 7, R.1. N. 25. Carta de Pedro de Acuña, gobernador de Filipinas, 8 de julio de 1605: Memorial: *Relación de cosas de Maluco* (1604).

(sic), conocida como Amboina, de ocho naos holandesas que habían expulsado de la zona a la población portuguesa que había allí. El gobernador expresaba el miedo de que los holandeses *extiendan su herejía* por aquellas tierras en connivencia con los ingleses. En 1606 los holandeses tomaron Tidore, y entre 1607 y 1608 se apoderaron de casi todas las islas del archipiélago de las Molucas, quedando solo en manos hispanas el fuerte de Nuestra Señora del Rosario, construido sobre los escombros de la residencia del sultán Zaide, el fuerte Telingam en Ternate, y algunos puntos de Batschian y Maquiem. Los holandeses construyeron un fuerte en Ternate, Orange, punto de apoyo a sus maniobras contra españoles y que con el tiempo sería un arsenal importante. Los ataques se sucedieron y los holandeses empezaron a hacer convenios con los gobiernos locales ampliando su presencia a través de los sistemas de factorías y debido al hecho de que, tal como incluso señalaba Blumentritt, «las guarniciones españolas eran muy escasas y la lealtad de sus súbditos muy dudosa» (BLUMENTRITT, 1882: 18). En 1609 tuvo lugar el primer ataque de los holandeses a Filipinas, y durante gran parte del siglo XVII la VOC entorpeció el comercio español y portugués, ejerciendo violencia sobre las flotas e impidiendo que arribaran a los puertos de escala; y ello incluso a pesar de la firma de la tregua con España en Europa (EMMER, 1999: 487-497).

Un período muy determinante en esta evolución fue la firma de la Tregua de los Doce Años en el Tratado de Amberes en 1609. En el texto de este tratado, los artículos 3 y 4 confirmaban que cada país se quedaría en posesión «de los países, tierras y señoríos que tenía entonces» y se declaró que esto se entendía en cuanto a los dominios de Europa, «pero en cuando a los que ésta (refiriéndose a España) poseía fuera de ella no pudiesen los estados de las Provincias Unidas ejercer allí trato alguno sin licencia expresa del rey castellano». Este acuerdo volvería a ratificarse en Münster y en el tratado del 30 de enero de 1658, entre Felipe IV y los Estados Generales, donde se estipulaba la libertad de tránsito y comercio, para los súbditos de uno y otro país, solo en Europa, manteniéndose la veda sobre los dominios coloniales. Estas leyes se recogen en un documento escrito en el Consejo de Estado muchos años después cuando se estaban examinando las pretensiones de la VOC, a cuya memoria, que más adelante analizaré, la propia corona española había respondido con este exabrupto:

Quisiéramos saber por dónde ni con que fundamento prueba la Compañía Holandesa que son límites suyos todas las Indias Orientales y todo el Océano Atlántico a lo largo del Cabo de Buena Esperanza por lo que hasta ahora no hemos visto título, privilegio ni tratado en que la España haya concedido a los Estados Generales unos límites tan extendidos.⁸

⁸ AHN, Estado 3853. Memoria manuscrita en respuesta al *Pliego que la Compañía Holandesa con sus representantes fundadas en hechos equivocados*, fechada en San Lorenzo de El Escorial, 31 de octubre de 1786. El documento original que envió la VOC está en: N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende de plannen tot oprichting in Spanje van een compagnie voor de directe handel van Cadiz via Kaap de Goede Hoop op de Filippijnen*. Gedeeltelijk gedrukt. A los contenidos de uno y otro documento me referiré a lo largo de este artículo.

El Tratado de Amberes había sido sin duda la primera gran concesión real que la corona española otorgaría a los holandeses. España y Holanda se quedarían cada uno con lo que ocupaban respectivamente al tiempo del tratado en ambas Indias como también en Brasil o en las costas de África y América. En los capítulos 4 y 5 del Tratado también se decía que:

Había una entera libertad de comercio para los sujetos respectivos en los estados de una y otra parte en Europa, y en cuando a los lugares, puertos que tiene el rey de España fuera de dichos límites y los dichos señores estados y sujetos no podrán hacer algún comercio sin su expresa permisión pero podrán hacer si quisiesen dicho tráfico en los países de cualesquiera otros príncipes que se lo quieran permitir.⁹

Existía así una especie de intento diplomático de separar territorios de intereses comerciales y las rutas hasta unos y otros de manera que ello no implicara una invasión comercial recíproca. La publicación ese mismo año de la obra de Hugo Grotius, *Mare Liberum*, se llevó a cabo por insistencia de la VOC en el contexto de las negociaciones de la tregua con España. Grotius justificó los derechos holandeses de comercio y navegación en las Indias Orientales contra los reclamos de Portugal argumentando a partir de los principios de la ley natural que cualquier cosa pública, como el aire, el mar y la costa de ese mar, era propiedad común de todos, y por lo tanto no podría ser propiedad privada de ninguno. El objetivo polémico de esto era claro, negar que cualquier estado pudiera hacer del mar un accesorio de su reino, y hacer cumplir la libertad de navegación en todo el océano, como un contraataque holandés a las reclamaciones portuguesas de *dominium* sobre los mares, donación papal o derechos de conquista o título de ocupación. De hecho, el Tratado de Amberes aseguró los derechos de la navegación de Holanda en Asia solo un mes después de que el folleto de Grotius se publicara anónimamente en Leiden (GREWE, 2000).

En la mayor parte de las ocasiones, lo acordado en los tratados eran palabras al viento en la vida real. Este *Mare Liberum* con el que los holandeses entraron en los puertos y rutas de la India Portuguesa, con el beneplácito además de la corona española, no se aplicó a la navegación directa de España hacia Filipinas. Pero, además, la VOC, haciendo a veces caso omiso de la diplomacia de los Estados Generales con España, continuó en su empeño de alejar a las flotas españolas de sus nuevos circuitos asiáticos. (BORSCHBERG, 2009: 31-61). A pesar de la tregua, la armada holandesa se apostó en la Isla del Corregidor, en la bahía de Manila, con el objetivo de dar caza a todos los navíos mercantes que pasaban, ya fueran españoles, chinos, japoneses, de Indostán o de Macao. Este juego de competencias mercantiles era algo a veces muy lejano de los acuerdos diplomáticos entre naciones y es verdad que solo puede atisbarse en profundidad con un análisis de las redes de mercaderes de distintas nacionalidades que operaban en esta compleja área geográfica, como Picazo Muntaner ha demostrado (PICAZO MUNTANER, 2013). Lo importante era entorpecer la competencia comercial. Esto

⁹ Recogido en: *Dictamen de Consejo de Indias con motivo de las quejas del Parlamento holandés de Batavia al gobernador de Filipinas, por el comercio que hacían los españoles en el mar asiático*, Miscelánea de Manuel José de Ayala, BPR, II/2826, fols. 117-127r.

hizo que en 1610 tuviera lugar un encuentro naval (que ganaron los españoles), o que se iniciara un proyecto para construir buques de guerra en Cavite, algo que preocupaba a la VOC ante la posibilidad de que España construyera y armase una flota en las costas filipinas al igual que lo había hecho en la Mar del Sur. Sin embargo, el episodio de 1610 se debió a la tardanza en llegar a Asia la noticia de la tregua con el Imperio.¹⁰ En ese año el navío «Hazewind» navegó a Batavia para comunicar la firma del armisticio;¹¹ aunque pronto, en 1612, los holandeses rompieron la tregua de la guerra en Asia, enviando a las islas Molucas al general Pedro del Bot.¹² En los años siguientes se sucedieron estas rupturas a los acuerdos; corsarios holandeses aparecieron cerca de las costas de Filipinas apresando navíos y personas, desde japoneses a sangleyes, llegando *al malayo* (según Arnaut Lapén, un holandés huido) desde el Estrecho de Magallanes al mando de Jorge Espelbergue, reforzando así la guerra del Pacífico, en las costas del Perú y en el Caribe (PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES RAMÍREZ, 1987:207).¹³ Sebastián Vizcaíno declaró también haber recogido a un flamenco llamado Pedro de Lest, natural de Amberes, huido de un barco holandés por *ser cristiano*, e informó de todo el viaje que hizo la Armada enviada por el Conde Mauricio de Nassau.¹⁴ En 1617 se organizó la armada de Juan Ronquillo, y al terminar la Tregua, en julio de 1619 el fiscal de la Audiencia de Manila, Juan Alvarado Bracamonte, pidió ayuda y socorro contra el ataque de los holandeses, comprando navíos japoneses y pidiendo ayuda a «Mindanao y moros mahometanos» (sic). Prevalece aquí la idea de unas Filipinas como un lugar más hostil que América, quizás porque el territorio estaba emplazado en el centro de otras civilizaciones fuertes y la colonia española no tenía medios suficientes para hacer frente a la competencia.¹⁵ En ese mismo año, la ciudad de Manila se encontraba en muy mal estado debido a los continuos ataques holandeses. En 1632 se entablaron nuevas acciones como declara la carta del gobernador de Filipinas, Juan Niño de Távora en la que se informa de las relaciones de Manila con Japón y la toma por la VOC de unas galeotas chinas en el Estrecho de Malaca, la fábrica de un galeón en el reino de Camboya así como el parecer de la Junta de Guerra de Indias de expulsar a los holandeses de la Isla Hermosa en 1633 en convenio con la unión de armas con Portugal.¹⁶ En 1641 los holandeses atacaron el reino de Siam y Malaca, continuando las hostilidades en los territorios portugueses hasta 1640, año en el que Portugal se liberó de la unión con la corona de Castilla (KNAAP y TEITLER, 2002: 3-45).¹⁷ También en la década de

10 N.A. VOC-Archief, 477 *Kopie-instructievoor Van Caerden, de vice-admiraal en verdere officieren en commiezen op de vloot, betreffende de relaties van de VOC met de regeringen van de landen in Azië, vooral in verband met de onderhandeligen over vrede tussen de Republiek en Spanje. Met bijlagen 1608 apr. 10.*

11 N.A. VOC-Archief, 564-565 *Stukken afkomstig van het schip Hazewind (1610-1612).*

12 AGI, Filipinas, 60, N.15.

13 AGI, Filipinas 37, N.19. Información sobre corsarios holandeses. Declaraciones de Arnaut Lapén, Manila, 10 de noviembre de 1616.

14 Esta Armada se enfrentó a la de Sebastián Vizcaíno en 1615, perdiendo. Vizcaíno envió una carta al virrey de Nueva España el 12 de noviembre de 1615 adjuntando la oreja que había cortado a varios holandeses. AGI, Filipinas, 37, N. 19.

15 AGI, Filipinas, 20, R. 13, N. 86. Carta de Juan Alvarado de Bracamonte, 28 de julio de 1619.

16 AGI, Filipinas 8, R.1, N.16.

17 AGI, Filipinas, 330, L. 4, fol. 138r. 139v. y 331, L. 7, fol. 25r-26v. Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Manila.

1630 se produjeron desavenencias en relación a la ocupación de Formosa (Taiwán) que fue abandonada posteriormente de que los holandeses establecieran también una factoría al sur de la isla.

Cuando se firmó la paz entre la Monarquía Hispánica y la República Holandesa en 1648, en Múnster y Westphalia, Portugal prácticamente había sido eliminada como competidora en el comercio euroasiático. Mientras tanto, según Córdova-Bello, ingleses y holandeses parecen que habían hecho su propio tratado de Tordesillas en Asia al acordar que la VOC continuaría con el monopolio de las especias mientras la EIC estaría más interesada en el comercio de las telas de India (CÓRDOVA-BELLO, 1964: 27). Lo que aún parece oscuro fueron las concesiones secretas que España dio a Holanda en su comercio con Asia. España podía quedarse sus territorios en las costas de Asia, África y América, así como todos los derechos que los portugueses habían adquirido en dichas costas, exceptuando aquellas tierras que los portugueses habían logrado recuperar de manos de Holanda tras su independencia de España. Una certificación del día 9 de abril escrita por los diputados y plenipotenciarios españoles en Múnster, declaraba una licencia recíproca por la que unos y otros no podían navegar en mares cercanos a las colonias de la otra potencia marítima. El punto 3 del tratado de Múnster era el más polémico ya que señalaba que Holanda conservaría su posesión y derecho sobre las plazas de los portugueses, incluyéndose aquí a los territorios que Portugal había recuperado desde 1641 y a todo territorio que pudieran conquistar de ahora en adelante. Este acuerdo daba a los holandeses vía verde para apropiarse de las colonias portuguesas en toda Asia, especialmente las islas de las especias. La VOC podía hacer lo que quisiera siempre que no afectase o molestase a España y a las posesiones españolas, tanto en Asia como en América. Esta cuestión importante ha sido señalada en diversos estudios sobre el impacto de Westphalia en la República Holandesa (GROENVELD, 2000: 61). Los plenipotenciarios franceses opinaron que esto era una «exorbitante concesión que España daba a Holanda», idea que fue recordada en el Consejo de Castilla en la memoria de 1786. Ello había dado lugar a un nuevo escenario en el cual el gobierno portugués luchó por intentar recuperar los territorios que los holandeses les habían quitado, logrando recuperar Brasil y las denominadas islas de las especias, mientras España conservaba las Filipinas y los presidios de las Molucas, hasta el año de 1662 cuando «retiró sus guarniciones de estas últimas para reforzar la de Manila» (sic).¹⁸

De hecho, el origen de los debates diplomáticos que tendrían lugar en el siglo XVIII sobre esta competencia por la ruta bordeando África tuvo origen en el tratado de Múnster, confirmándose más tarde en el de Utrecht. Holanda utilizó el contenido de estos tratados para afirmar que los españoles tenían prohibida la navegación más allá del Cabo de Buena Esperanza. Según la VOC el artículo 5 de Múnster estipulaba que: «los españoles retendrían su navegación en la manera que la han tenido entonces en las Indias Orientales sin poder extenderse más adelante». La VOC afirmaba que en 1648 «no tenían ni podían tener libre los españoles su navegación a la India Oriental por el Cabo de Buena Esperanza o por la ruta del Este porque así se lo prohibía la Bula de Alejandro VI expedida en

¹⁸ AHN, Estado 3853 (passim).

1493», esa frontera imaginaria que había delimitado la navegación y conquistas de las coronas de Castilla y Portugal (MARTÍNEZ SHAW, ALFONSO MOLA, 2013: 15 y 16). Si España la cruzaba estaba contraviniendo esta ley, tal como quedó estipulado de nuevo en 1648. Sin embargo, ese argumento quedaba inválido por un Tratado de concordia de Tordesillas firmado el 7 de junio de 1494.¹⁹ En dicho acuerdo las coronas de Castilla y Portugal acordaron que para que los navíos de los reyes de Castilla y Aragón pudiesen navegar «a la dicha su parte allende de la dicha raya (...) forzado que han de pasar (los españoles) por los mares de esta parte de la raya que queda para el dicho rey de Portugal». Se permitía a los barcos castellanos a *pasar la raya* libremente por necesidad y quedaba así derogada la prohibición de navegar por la ruta del Este o del Cabo. Curiosamente, la VOC reconoció que desde Tordesillas a 1648 habían pasado 155 años y que se habían producido muchas novedades que dieron a los españoles oportunidades de tener que navegar hacia sus posesiones de las Indias Orientales. Sin embargo, parecía, según los holandeses, que los españoles querían descubrir un «pasaje a la Mar del Sur por la vía del Oeste como lo consiguieron en el año de 1520, por el Estrecho de Magallanes», precisamente en una época en la que las armadas holandesas de la VOC estaban abriendo un frente de guerra en las costas del virreinato del Perú por el Pacífico. La vía abierta por España navegando desde las Molucas a Filipinas, descubiertas en 1570, y el comercio de Acapulco era la única navegación que los españoles tenían hacia las Indias Orientales cuando se firmó el Tratado de Münster. De hecho, el memorial recogido en las revisiones del Consejo de Estado en 1786 recoge una breve historia de las navegaciones españolas a Asia, desde Magallanes a García de Loayza, la expedición del General Ruiz González de Sequera en 1613, o la de los galeones del almirante García de Figueroa, que justificaban por sí sola la legitimidad hispana de navegar por esas rutas desde antes de Münster (MARTÍNEZ SHAW, 2001: 11).²⁰ En Münster y Westphalia se dio la importante novedad de dejar zanjada para siempre la disputa sobre la prohibición a los holandeses a navegar a territorios españoles y portugueses por el hecho de que no habían sido descubridores y conquistadores de esas tierras. Además, los holandeses intentaron que España les ayudara a recuperar los territorios que el nuevo gobierno portugués les había quitado, aludiendo al reconocimiento por parte de Holanda a España como legítima heredera de la corona de Portugal. Para la República Holandesa solo la corona española podía devolverle lo usurpado por una dinastía ilegítima. La República Holandesa pretendió así aliarse con España contra Portugal esgrimiendo la idea de que si atacaban a los portugueses en la Indias éstos estarían más débiles en Europa. En los tratados de Münster y Westphalia, los plenipotenciarios holandeses intentaron esto *lisonjeando* a los españoles, algo de lo que los ministros franceses se sorprendieron ya que Francia había apoyado a los holandeses y a los portugueses, en contra de España. El delegado francés, Conde de Abaux, historiador de la Paz de Westphalia, pensó que Holanda estaba haciendo acuerdos con España sin contar con Francia, permitiendo así a la Compañía holandesa de las Indias orientales que pudiese conquistar todos los

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Esta relación de navegaciones se incluyó en la memoria de 1786: AHN, Estado 3853 (passim).

territorios de la ahora débil India portuguesa.²¹ Según las Memorias del Conde de Abaux, el acuerdo entre españoles y holandeses en Münster, con el artículo 5 de esa paz, iba dirigido a que España no extendiera sus límites y se permitiese a los holandeses conquistar los territorios que los portugueses tuviesen en su poder a cambio de que la Monarquía Hispánica pudiese permitir la navegación de sus flotas por el rumbo que quisieran. Parecía una especie de venganza sobre Portugal, pero estos acuerdos se produjeron en un contexto en el que Holanda se convertiría en un aliado de España, en la segunda mitad del siglo XVII. España no podía extender su territorio en las Indias, pero podía navegar por donde mejor les conviniese. En contrapartida, los holandeses podían extenderse especialmente a costa de los portugueses que como buenos traidores de la casa de Habsburgo fueron los mayores perjudicados de esta alianza hispano-holandesa.

Paradojas de la Historia, a partir de 1648 el principal competidor de la VOC sería ahora la *East India Company* (EIC). Cuando fue establecida en Londres en 1600 carecía inicialmente de recursos financieros, capacidad organizativa y apoyo del gobierno suficiente como para proporcionar un contra juego a la guerra holandesa contra los Habsburgo en Asia. No fue hasta finales del siglo XVII cuando la EIC se convirtió en un competidor formidable, especialmente en el marco del comercio con India y con Japón (SATOW, 1900; PRAKASH, 1985).²² En el transcurso del siglo XVIII la EIC superaría a la VOC en diversas áreas (BRUIJN, GAASTRA y SCHÖFFER, 1987). Mientras tanto, durante la segunda mitad del siglo XVII la República Holandesa amplió sus factorías a costa de las zonas portuguesas, intensificando su comercio en el Estrecho de Malaca después de 1630, que tomaron definitivamente en 1641 (SOUZA, 1986: 75; FRADERA, 1999: 64); y haciendo que el *Estado da India* portuguesa perdiese sus mercados con Manila y con Japón que empezaron a estar vigilados por los holandeses y luego por los ingleses atraídos por la plata de Manila. La competencia de China era muy fuerte para la VOC por lo que el objetivo principal era aprovechar las rutas de los portugueses para buscar nuevos mercados y obtener plata y monopolizar el comercio de las especias, como la pimienta (SOUZA, 1986: 124). Aunque a finales del siglo XVII la VOC dominaba prácticamente todos los puertos portugueses la compañía holandesa tuvo que seguir lidiando con los mercaderes lusos que, a pesar de perder su soberanía, siguieron comerciando en el área al tiempo que buques armenios y españoles eran empleados en el comercio entre Manila y Batavia. Después de los holandeses el tráfico más abundante arribado a Batavia fue el de portugueses y chinos, entre 1684 y 1754 (SOUZA, 1986: 132-133).

21 La relación a estas Memorias está en el informe del Consejo de Estado del año 1786 donde se resumió la historia de este conflicto. AHN, Estado 3853. Archivo Histórico de la Nobleza, Frias, C. 36, D. 1. *Cartas del Duque de Longueville, Conde de Abaux y de sirvientes y plenipotenciarios al rey de Francia, durante el Tratado de la Paz General en Münster, interceptadas por Gaspar de Bracamonte Guzmán, [III] Conde de Peñaranda*. La importancia de estos acuerdos que parece que fueron secretos están también presentes en las resoluciones de la VOC relacionadas con las negociaciones en Münster. N.A VOC-Archief, 1.04.02, inv.nr. 148. *Resoluties van de ordinaris en extraordinaris vergadering van de Heren XVII*.

22 Sir Ernest Satow describe el *Journal* de John Saris (c. 1580-1643) quien comandó el primer viaje inglés a Japón en 1613 con el «The Clove» organizando el comercio también con Java y con la misión de estudiar posibles mercados para la compañía inglesa.

Durante la Guerra de Sucesión a la corona española los conflictos con los holandeses en Asia no cesaron. En 1703 el gobernador Domingo de Zabalburu se veía en las circunstancias de tener que solicitar a los negociantes particulares que sufragaran la defensa de Manila, precisamente a la llegada del galeón desde Acapulco.²³ En las décadas posteriores se siguió defendiendo y normalizando el comercio entre México y Filipinas, pero otras presencias europeas empezaron a concurrir en estos mares orientales. En 1703 Francia creó una Compañía de comercio para la China y estableció una factoría en Cantón. Al mismo tiempo, Suecia inició sus navegaciones por el Cabo de Buena Esperanza, un hecho que rompía las bases del *Mare Clausum*.²⁴ Las poblaciones de ingleses aumentaron en Pulo Condor y los misioneros españoles fueron incitados a influir en China a que expulsase a los ingleses de esta zona aprovechando una posible alianza ya que el emperador de China había simpatizado con el catolicismo, construyéndose incluso una iglesia en su palacio (MÜLLER, 2014: 236-253).²⁵ En el Tratado de Utrecht de 1714 se ratificó un artículo 34, del que más tarde la VOC se valdría en su diplomacia, en el que se hacía hincapié en que tanto españoles como holandeses no podían comerciar con las posesiones de uno y otro país, pero sí podían navegar por las de cada uno de ellos en esos territorios.²⁶

3. EL COMERCIO HISPANO-PORTUGUÉS Y HOLANDÉS: ANTECEDENTES DE UN DESFASE HISTÓRICO

La historia de la Compañía holandesa de las Indias Orientales es la historia de la lucha contra el poder de los Habsburgo y la competencia por la apertura de rutas y control sobre mercados. Los holandeses navegaron por el Pacífico desde finales del siglo XVI, siendo los primeros viajes, entre 1595 y 1597, organizados por las *voorcompagnieën* (HAN, 1977: 79-99; CRESPO SOLANA, 2013: 479-507). La asociación definitiva en una compañía no surgió de manera espontánea, sino que fue ejecutada por el gobierno al declararse la guerra y considerarse que las *voorcompagnieën*, al ser empresas pequeñas, no podían desempeñar un papel en la lucha contra España y Portugal. Los Estados provinciales de Holanda, bajo el liderazgo de Johan van Oldenbarneveldt y los Estados Generales apoyaron la fusión y el 20 de marzo de 1602 se emitió la patente con la que se fundó la *General Vereenichde Geoctroyeerde Compagnie*, que estipulaba que nadie, excepto esta compañía podía enviar barcos desde Holanda o comerciar con la zona situada al este del Cabo de Buena Esperanza y al oeste del Estrecho de Magallanes (DAM, 1927-1954; GAASTRA y EMMER, 1977: 242-288). Así, la invalidación, por parte de Holanda, de la navegación de los españoles por esta zona oceánica se estipuló durante la guerra comercial y paradójicamente sustentada en una idea de *Mare Clausum* que también españoles y portugueses habían establecido en el Tratado de Tordesillas un siglo

23 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 246v-247v, Real Cédula de 20 de mayo de 1706.

24 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 39r-46r. Real Cédula confirmando y aprobando diferentes puntos tocantes a la manutención y mejor restablecimiento del comercio de Filipinas con Nueva España.

25 AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 242r-245r.

26 AHN, Estado 3853.

antes. La *Verenigde Oost-Indische Compagnie* estaba centralizada en la República Holandesa, tenía un absoluto monopolio comercial con diversas Cámaras o *Kamers* (Amsterdam, Zelanda, Middelburgo, Delft, Rotterdam, Hoorn y Enkhuizen) muy al estilo del gobierno republicano que fragmentaba las capacidades políticas y diplomáticas en cada grupo elitista de los Estados Provinciales o las ciudades. Cada cámara estaba regida por los *Bewindhebbers* cuya capacidad de gobierno era compleja pero efectiva. Los *Bewindhebbers* de cada cámara constituyeron los *Heren XVII*, que se hacían llamar los *Hoog Mogende Heren* (altos poderosos señores) que eran, a su vez, los directores de la Compañía. También en Asia el gobierno de la VOC estaba extremadamente centralizado en Batavia en el *College van Gouverneur-generaal & Raden* también llamado el *Hoge Regering*. Asimismo, se llamaban también sirvientes, *dienaar*, de la VOC a cualquier trabajador de la compañía desde los más altos cargos hasta los más humildes (GAASTRA, 2007). La ruta de navegación de la VOC se extendió ampliamente en un espacio donde los chinos fueron la nación mercantil predominante (SOUZA, 1986). China competía con Japón y después con Holanda e Inglaterra, con la intención de suplir de productos de lujo asiático y especias en la ruta de retorno a Europa a través del Cabo de Buena Esperanza. A su vez, China se convirtió en una gran surtidora de productos en Filipinas, sobre todo de especias de Indonesia. La VOC luchó contra Portugal, y después contra los sistemas estatales indígenas, interesándose por seda en bruto, oro, plata y cobre, e intentando monopolizar las rutas marítimas, una estrategia muy practicada por los holandeses en otras zonas del planeta (CRESPO SOLANA, 2014; SOUZA, 1986: 60).

El comercio español del Pacífico, por otra parte, como indicaba R. Valladares, y se ha demostrado también en las investigaciones sobre el comercio de México, se sostenía en la idea de mantener a las Islas Filipinas como una subcolonia del Virreinato de Nueva España (VALLADARES, 2001; YUSTE LÓPEZ, 1984). La ruta se basaba en el Galeón de Manila o nao de China entre Manila y Acapulco. Desde el principio parece que esta ruta atendía al establecimiento de una *Carrera Filipina*, en la que se realizaba el repartimiento del buque del galeón. Desde 1587 hubo incluso planes para organizar la fábrica de navíos para este comercio que incidía en esta carrera de las Islas Filipinas, discutiéndose si se podía hacer por cuenta del rey o de negociantes particulares.²⁷ Pero, como sucedió en el comercio y las rutas del Golfo Caribe y en las Antillas, esta ruta centralizada alimentó el comercio desde la base central en Filipinas con otros centros económicos de los archipiélagos colindantes. A pesar de que la propia corona de Castilla tenía claro que el establecimiento de la ruta Manila-Acapulco (cuyas leyes son de 1593), era una prolongación del comercio de Nueva España, Manila debía ser un centro del que se controlase el comercio con China y sus ciudades mercantiles más importantes, especialmente Cantón, sobre lo que hay indicios desde 1590. Fue por este puerto por donde se empezó a atisbar desde muy pronto las hostilidades con otras potencias europeas (DÍAZ TRECHUELO, 1983: 409-450). Ni que decir tiene que este marco era muy estricto para los propios filipinos que tenían prohibido comerciar con Perú, Tierra Firme y otras zonas. No obstante, tenían reservado el

²⁷ AGI, Patronato, 263, N.1, R.3. Expediente de la fábrica de navíos para Filipinas.

comercio con Japón, aunque los barcos nipones no podían entrar en los puertos, al contrario que los mercaderes chinos quienes podían llevar ellos mismos sus mercancías a Manila y venderlas allí. El aumento del comercio interamericano por la zona de Pacífico también expandió las posibilidades de Filipinas (NAVARRO GARCÍA, 1965: 21). Este panorama se complicó con la llegada del poder holandés a la zona pues, como siempre, los holandeses se especializaron como intermediarios entre unos y otros en un contexto en el que los Estados Generales y los directores de la VOC, los *Hoog Mogende Heren*, hacían descansar sobre su comercio asiático el punto fuerte de su idea de imperio, basado en una estrategia de aumento de la diplomacia comercial en la zona y de ofensiva contra las posesiones de los competidores.

La evolución de esta estrategia de ataque desde la década de 1610 y durante toda la segunda mitad del siglo XVII se vio alterada por el contexto de alianza comercial que la República Holandesa tendría ahora con la Monarquía Hispánica en Europa, ratificado en Münster, la política de competencia aliada con Inglaterra y la ofensiva, en parte aceptada diplomáticamente por la corona española, de ataque contra las posesiones de la India portuguesa tras la independencia de Portugal en 1640. Estas cuestiones ayudan a identificar las razones del rápido crecimiento de la compañía holandesa en Asia. En primer lugar, la riqueza de capital en la República le dio a la VOC una ventaja considerable que dio como resultado que se pudiesen financiar costosas operaciones militares y comerciales con las que la compañía consolidó su política de control sobre el comercio de las especias, especialmente la nuez moscada (a partir de la conquista de las Islas Banda en 1622), el monopolio sobre los árboles del clavo en Amboina (para lo cual los holandeses incluso llegaron a destruir los árboles de las Molucas) y el control sobre la canela tras la expulsión de los portugueses de Ceilán (ARASARATNAM, 1958). Además, conquistaron Macasar en 1667, para convertirlo en un centro de contrabando. Esto sucedió en dos fases, entre 1627 y 1642 y desde 1654 hasta 1658. Las actividades de la VOC no solo afectaban al transporte de productos asiáticos a los mercados europeos, sino que logró acumular capital en la India para construir una red comercial entre las distintas fábricas, un auténtico comercio intraasiático que generó grandes ingresos para la compañía durante los siglos XVII y XVIII. Además, desde 1639, la compañía holandesa tenía un importante acceso al mercado japonés, un negocio muy rentable que ofreció a la VOC la oportunidad de adquirir plata barata que necesitaban para comprar textiles en India y pimienta en el Archipiélago de Indonesia.

4. LA NAVEGACIÓN HOLANDESA CON ASIA Y LAS RELACIONES HISPANO-HOLANDESAS

Al igual que se había hecho con la Sociedad para el comercio de Levante de Amsterdam y Midelburgo (CRESPO SOLANA, 2014: 139-158), hay indicios para pensar que los Estados Generales pretendían crear una sociedad de navegación con filial de la VOC que tuviera una oficina en Cádiz, una *Octroy en navigatie* que

aglutinara acciones y esfuerzos para el comercio de Cádiz con las islas Filipinas y viceversa.²⁸ De hecho había una cierta simpatía auspiciada hacia la mediación holandesa vista como un negocio rentable, tal como había sucedido en el caso del comercio del cacao en Cádiz. La propia estructura del comercio holandés en Cádiz con las escalas de los buques de la Sociedad del Levante de Amsterdam y Midelburgo lo propiciaba. Además, las flotas de la VOC también escalaban en Cádiz sirviendo como un puente de conexión en la introducción en Cádiz de productos orientales previamente almacenados en Amsterdam y que las flotas holandesas solían pasear por los puertos del mundo. De hecho, entre 1644 y 1795 se registraron hasta 153 viajes de escala en Cádiz de las flotas organizadas solo por la Cámara de Zelanda de la VOC.²⁹ En verdad parece que esta iniciativa contó con el apoyo de algunas casas de comercio en Holanda y quizás en España, pero también muchos refractarios a uno y otro lado de los Pirineos, en un ambiente cada vez más adverso a la conservación de los grandes monopolios. En la estructura del comercio de las casas neerlandesas de Cádiz se hacía notar un considerable peso de productos de origen asiático, como las especias. Normalmente estos productos se almacenaban en Cádiz y los embarcaban con destino a América o para el consumo local y regional, experimentando una alta demanda que fue creciendo a lo largo del siglo XVIII. Pero también hubo un incremento de otros productos orientales como la seda, de creciente popularización entre las costumbres de los grupos mercantiles y no es extraño que los mercaderes flamencos y holandeses de Cádiz se sintiesen seducidos por este material también. Por regla general, la mayor parte de estos productos llegaban a Cádiz desde los almacenes de Amsterdam, de forma semejante a lo que ocurría con el cacao que llegaba a los mercados hispanos de forma indirecta, algo que era mucho más rentable para los mercaderes de Cádiz que preferían esto a negociar con la compañía Guipuzcoana de Caracas (Crespo Solana, 2000; CRESPO SOLANA, 2016: 161-185).³⁰

Sin embargo, el problema no era solo de monopolio sobre productos sino de necesidad de plata. Su adquisición implicaba una reacción en cadena con diferentes caminos y niveles de acceso (ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2004: 33-55). Desde 1565 la plata mexicana empezó a fluir hacia Filipinas a bordo del Galeón de Manila desde Acapulco e incluso en otras expediciones como las que el gobernador de Filipinas, Gonzalo Ronquillo, fomentó en 1581 y en 1582 entre El Callao y Manila (IWASAKI CAUTI, 1992: 21-54). Diversas rutas conducían la plata a Sevilla a manos de los mercaderes extranjeros, también a los mercaderes chinos en Manila (los sangleyes) o los portugueses de Macao. Una de las rutas de esta plata era la que conducía las propias flotas de la VOC desde Amsterdam y por el Cabo de Buena Esperanza. La VOC exportaría a sus posesiones asiáticas una media de 24,93 toneladas de plata al año en la segunda mitad del siglo XVII (GAASTRA, 1983: 475). Continúo haciéndolo hasta alcanzar un máximo de 579 toneladas de plata en la década de 1720 a 1730. Es decir, que Holanda, y la VOC aparecían

28 N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende...* (passim).

29 N.A. VOC-Archief 1.04.02, inv.nr. 12824. *Scheeps soldij boeken van de opvarenden van voor de kamer Zeeland uit geoarenschepen.*

30 AGI, Arribadas 12, *Memorial sobre el comercio del cacao*, Cádiz, 11 mayo de 1728.

como conectores de esos *puentes de plata* que describieran Martínez Shaw y Alfonso Mola, entre Sevilla y, luego desde Cádiz, Europa (Amsterdam) y Asia, vía Filipinas, China y Cantón. Además, el situado de Filipinas producía plata que se usaba para el comercio con Cantón y los holandeses comerciaban con Cantón, pieza fundamental para comprender las redes de mercaderes chinos y de Macao (algunos de ellos también portugueses) en el abastecimiento de la plata en Asia por parte de la VOC. Eran una dura competencia al comercio de Manila (DYKE, 2016). Los mercaderes holandeses la necesitaban para su comercio en Asia, pero está claro que los holandeses como incansables intermediadores tenían varias fuentes para su obtención.

La ruta de las flotas de la VOC era larga, partía de Amsterdam y en el viaje de ida repostaba en Cádiz antes de emprender la navegación que bordeaba el Cabo de Buena Esperanza. Era la ocasión ideal para descargar y volver a cargar con pertrechos para tan largo viaje. Existen evidencias indirectas que quizás parte de la plata se tomaba en Cádiz de mano de los consignatarios de la Sociedad del comercio de Levante que lo obtenían, a su vez, de su papel como banqueros privados y vendedores ilegales de plata. Las casas de comercio de la República querían aprovechar esta oportunidad para hacerse en Cádiz con la plata necesaria para su comercio con Oriente. Habían experimentado ya el gran negocio de intercambio en Cádiz llevado a cabo por la Sociedad del comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo desde que se acordara el establecimiento del consulado holandés durante la Tregua de los Doce Años (CRESPO SOLANA, 2016: 170). Pero el problema de trasfondo en Asia y en sus mercados hacía referencia a la redistribución legal e ilegal de la plata procedente de Nueva España, el situado de Filipinas, que se convirtió en moneda de cambio para las transacciones euroasiáticas. En Asia, parte de la plata que los holandeses necesitaban la recogían gracias al comercio chino en Cantón donde la VOC tenía unos buenos contactos incluso ya entre 1590 y 1620, años importantes para las relaciones hispano-portuguesas en la zona coincidiendo con la ampliación de las acciones de la VOC en el comercio del Mar del Sur de China. Pérez Herrero afirmó que los holandeses, aunque al parecer comerciaban en mayor cantidad con la plata japonesa, no dejaron, sin embargo, de entrar en contacto también con Manila y reexportar los metales americanos hacia el Banco de Amsterdam (PÉREZ HERRERO, 2002: 49-73). Entretanto, poco después de finalizar la Guerra de Sucesión la monarquía Borbónica empezó a desarrollar un plan de recuperación del comercio y la situación de Filipinas en el marco de las reformas de primeros de siglo sobre el comercio colonial. Una *Orden sobre la nueva regulación del comercio de Filipinas* con fecha del 27 de octubre de 1720, estipulaba nuevos intentos de recuperación, pero también de centralismo inspirado por las presiones del virrey de Nueva España, el marqués de Valero, para el control sobre el comercio de ropas y tejidos de seda de China que llegan cada año a Acapulco. Este marco reformista abrió, en cierta manera, la ola de proyectismo sobre la creación de nuevas empresas para el comercio con el Asia española (DELGADO BARRADO, 1997:147).³¹

³¹ AGI, Filipinas, 333, L. 12, fol. 193v-215r. Orden sobre la nueva regulación del comercio de Filipinas

A partir de la década de 1720 y coincidiendo con los primeros proyectos de navegación española directa con Filipinas, los *Hoog Mogende Heren* inician el envío de una serie de memoriales a la corona española con el objeto de contrarrestar unos planes que podrían ser una dura competencia con la estrategia comercial llevada a cabo entre Amsterdam y Batavia basada en la intermediación comercial asiática. El objetivo era obtener plata, controlar mercados de especias y defenderse logísticamente de su ofensiva contra las redes del comercio portugués en la zona que amenazaba tanto el papel de la VOC como transportistas de plata y productos, como la política que la propia VOC y la EIC empezaron a promover a finales de siglo XVII de subcontratar manufacturas en Asia (PICAZO MUNTANER, 2014: 228-242). De hecho, gran parte de las reclamaciones que se realizarían entre 1732 y 1768 por parte de los directores de la VOC se iniciaron durante el Tratado de Sevilla de 1729. Los contenidos de estas quejas y las reacciones españolas las conocemos también por unos escritos, como el *Dictamen del Consejo de Indias con motivo de las quejas de Parlamento Holandés de Batavia*, escrito por el gobernador español en Filipinas, Pedro Manuel de Arandia, hacia 1753 o 1754,³² o más tarde, una *Disertación* donde se explican las ventajas que obtenían los holandeses primero comprando las especias a los portugueses para venderlas al resto del mundo, y después controlando directamente la producción de las mismas.³³ La navegación desde Cádiz a Filipinas suponía una amenaza para la estabilidad y la hegemonía comercial holandesa en su extensa red de factorías desde El Cabo hasta Batavia.³⁴ Los intereses a favor y en contra por parte de los negociantes están presentes en escritos y memoriales. El largo informe manuscrito enviado por los Estados Generales al Consejo de Estado, en representación de los *Hoog Mogende Heren*, y que fue entregado en mano al ministro José Patiño por el embajador de Holanda, Van Der Meer, pretendía que se volviesen a revisar los tratados de Münster y Utrecht con objeto de aclarar los malentendidos diplomáticos que habían dado lugar a un sinfín de problemas en los puertos de Asia. Van Der Meer decía que, al parecer, Nicolás de Oliver, gobernador en Batavia, había entendido que los Estados Generales estaban dando orden para «poner a pique» a los navíos de la «compañía de Cádiz al paso de Filipinas».³⁵

¿Fueron estos sucesos los que rezagaron a los proyectos españoles en organizar su comercio con las colonias orientales e incidieron de manera indirecta en el retraso de la creación de una Compañía española con Filipinas? Es obvio plantear que el intento de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales pudo tener para inhabilitar a España en su ruta directa con Asia se fundamentaba en la posible competencia en el acceso a la plata, cuyos centros neurálgicos en Asia eran Filipinas y Cantón, sede de una comunidad de mercaderes chinos con los que los holandeses comerciaban directamente (DYKE, 2016). Basándose en la interpretación

32 Documento en: BPR, II/2826, fols. 117-127.

33 BPR. Mss. II/2851. *Disertación sobre las utilidades que logran los franceses, ingleses y holandeses con su comercio en el continente de la Asia y las que podrá conseguir la España con este tráfico mediante las mayores proporciones que la franquea la naturaleza y la situación geográfica de sus colonias de América.*

34 BPR. II/2834, *Discurso sobre la importancia y modo de echar de la India Oriental a los ingleses y holandeses y aprovechar los españoles del utilísimo comercio que hacen en ella estas naciones*, fols. 47-49.

35 N.A. VOC-Archief, *Stukken betreffende....*, fol. 11, 28 de junio de 1732.

ambigua de los tratados de Münster y Utrecht, los Estados Generales, presionados por la VOC y en parte por Inglaterra, en algunos determinados momentos, pleitearon diplomática y comercialmente contra la creación en España de cualquier empresa comercial que navegase a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza. Sin duda, un importante antecedente en estos pleitos diplomáticos fue la presión que la República Holandesa desarrolló junto a Inglaterra para la abolición de la Compañía de Ostende que suponía la creación de otra ruta directa con Asia desde el sur de los Países Bajos entre 1720 y 1725. Este plan también incluía que la ruta a través del Cabo de Buena Esperanza tuviese a Cádiz como puerto de escala. Para la elaboración de las razones contrarias a este proyecto se solicitó un informe a Jean Barbeyrac, profesor de Derecho en Groninga y miembro de la Sociedad Real de Ciencias de Berlín.³⁶ Fue este memorial el que inició el debate sobre el significado de los artículos de los tratados de comercio donde se ponía límite a los rumbos, y que lejos de lo que contradictoriamente se defendía en el *Mare Liberum*, pretendía aún reglamentar el comercio de las naciones dentro unos límites estrictos. En relación al proyecto de Ostende, se decía que el emperador era el heredero del rey de España en relación al gobierno de los Países Bajos del sur por lo cual debía respetar lo que España firmo en cada uno de los tratados de Münster y Utrecht. Por el contrario, las Provincias Unidas, en su libertad y soberanía, tenían derecho absoluto en la defensa de los privilegios comerciales de sus compañías privilegiadas (DUNTHORNE, 1986).³⁷ En concreto, la VOC utilizó la declaración del marqués de Pozobueno, ministro plenipotenciario en Londres, en una carta al rey de Inglaterra, y elaborada para contradecir la navegación y comercio de la Compañía de Ostende, el 26 de abril de 1724. En este conflicto paralelo, el problema principal era la delimitación de la ruta hacia Oriente y la necesidad de que cada nación conservara sus límites y rumbos de navegación.³⁸ El marqués de Pozobueno reconocía los límites existentes en ambas Indias y que los súbditos de una y otra nación debían ser recíprocamente excluidos de navegar los unos en los límites de los otros, haciendo clara referencia al artículo 34 de Utrecht.³⁹ Ello implicaba un *quid pro quo*: si Inglaterra y Holanda tenían restricciones en América, España lo tendría en Oriente. A veces, incluso llegó a parecer, a juzgar por las opiniones interpretadas por el embajador Van Der Meer, en su reunión con Patiño en San Lorenzo de El Escorial, que se trataba de un soborno por parte de los Estados Generales, pero sobre todo de Inglaterra, justo en un momento preliminar a la suscitación de otros problemas que llevarían a la guerra anglo-española en América, años después, y por los vetos que la corona española intentó poner al libre comercio en América. Ello se producía especialmente por la obsesión del ministro José Patiño de suprimir la concesión del navío de permiso y el asiento con Inglaterra.⁴⁰

36 *Defense du droit de la Compagnie Hollandoise des Indes orientales, contre les nouvelles prétensions des habitants des pays-Bas Autrichiens, et les raisons ou objections des avocats de la Compagnie de Ostende*. N.A. VOC-Archief 4742. La Haya, 1725.

37 N.A. VOC-Archief 4742, *Defense...*, Cap. X, p.91.

38 N.A., VOC-Archief, *Stukken betreffende.....*, fols. 4-6.

39 N.A. VOC-Archief, 4736, Carta, Madrid, 15 de febrero de 1768, Memorial del marqués de Pozobueno, Londres, 6 de abril de 1724

40 N.A., VOC-Archief, *Stukken betreffende....*, fols. 4-6 (passim).

El problema sobre la delimitación de las rutas hacia los puertos orientales era un tema viejo. Los Estados Generales conocían tres rutas que eran usadas para la realización de su comercio asiático. Una de ellas aparecía claramente en el artículo 31 del proyecto comercial que España deseaba establecer en línea directa con Filipinas. La dirección de la VOC en su memorial le denomina la *Sociedad española con Filipinas* y afirmaba que los españoles pretendían llevar a cabo una navegación siguiendo la ruta hacia las Molucas y las Filipinas, islas y archipiélagos, costas de las islas Célebes y Acapulco; una amplia área por el Pacífico que también incluía los puertos chinos. Era este un comercio que todo el que allí se aventurase debía realizar con la colaboración de la población y las autoridades locales, un mecanismo que presentaba ciertas semejanzas al que los holandeses y los ingleses desarrollaban en los puertos de la América española con quienes entablaban relaciones de contrabando y comercio ilícito. La VOC insistía en que, según los tratados con España, los españoles solo debían comerciar y navegar por las posesiones orientales que poseían y no por otros territorios, algo difícil dada la peculiar geografía y los canales de navegación existentes en torno a los archipiélagos asiáticos.

Desde el principio la corona española intentó aclarar este supuesto malentendido diplomático, notificando a los Estados Generales que los tratados «en ningún modo impiden la navegación de los súbditos del rey por el Cabo de Buena Esperanza», pero, alegando, «si los navíos españoles siguiendo dicha navegación se metiesen en los puertos o plazas de los holandeses a inquietarles o a comerciar se quejaría con razón la compañía holandesa y pondrá pronto remedio en ello S.M.C». Si esto fuese así tendría razón la VOC y se les recuerda que «es justamente el caso que ha visto España por muchos años en la navegación del Golfo mexicano, introduciéndose en él los navíos de varias naciones no por buscar el rumbo más corto para sus respectivos establecimientos sino para hacer el comercio ilícito con los dominios de S.M.C.».⁴¹ Pero según vemos de la lectura de estos impresos y memorias enviadas por los *Heren XVII*, como de las respuestas enviadas desde el Consejo de Estado en España, este conflicto evolucionó dependiendo de la situación política interna en Holanda al mismo tiempo que se producían cambios en las relaciones internacionales y el papel de Inglaterra como parte interesada en estos conflictos diplomáticos. En lo referente a Holanda, a partir de la década de 1770 se produjeron diferencias entre los intereses de los directores de la VOC y los Estados Generales quienes incluso llegaron a afirmar que la Compañía Holandesa «con sus representaciones fundadas en hechos equivocados logró sorprender los miembros que componen el respetable cuerpo de los Estados Generales» y que la VOC obligó a los Estados Generales a oponerse diplomáticamente a la navegación y comercio español de la compañía de Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, sin razón alguna y sin el propio consentimiento de los Estados Generales en La Haya.⁴²

41 N.A. *Archief van Nederlandse Gezanten en Consuls, Archief Van Nieuwerkerke*, Legajo 7. Memoria del Secretario de Estado y del Despacho según memoria del Conde de Rechteren, 7 de marzo de 1768.

42 Según el propio memorial que los Estados Generales enviaron al Consejo de Estado, escrito en francés: *Extrait du Registre des Resolutions des Hauts et Puissantes Seigneurs les Etats Généraux des Pays-Bas Unis*, firmado el jueves 22 de julio de 1786. Se recoge en el informe fechado en San Lorenzo, el 31 de octubre de 1786. AHN, Estado 3853.

5. LOS DEBATES DIPLOMÁTICOS SOBRE LA NAVEGACIÓN POR EL CABO DE BUENA ESPERANZA Y LA REVISIÓN DE LOS TRATADOS

La Secretaría de Estado se sorprendía de esta actitud porque Holanda, sensatamente, ya había abandonado esa idea en Münster y en Utrecht. No obstante, ello no fue en detrimento de que los conflictos hispano-holandeses en las Indias Orientales continuaran y que se alargasen durante todo el siglo XVIII. Esto fue debido al aumento de la presencia holandesa, pero también de franceses e ingleses en los propios territorios españoles. Además, se produjo un aumento del comercio en la zona, un comercio ilícito que los naturales de las Filipinas podían llevar a cabo con Camboya, Cochinchina, Siam, China y Japón, y más tarde con Macao y Cantón; comercio que, paradójicamente, debía permanecer para el mantenimiento de dichas islas y por los almojarifazgos que percibía la Real Hacienda por las licencias de sangleyes y de particulares de algunas provincias.⁴³ Durante las negociaciones del Tratado de Sevilla en 1729 también se vio que España se estaba extendiendo en las posesiones orientales y navegando hacia zonas neurálgicas del comercio ajeno, y ello no pasó inadvertido para los plenipotenciarios holandeses. Este problema prácticamente quedó diluido en el complejo marco diplomático internacional del momento suscitado desde los tratados de Viena de 1725 los cuales volvieron a abrir las rivalidades diplomáticas con Inglaterra, Francia y el Imperio. Estos problemas estaban más enfocados a la competencia con Inglaterra en el Caribe y en el Mar del Sur, por lo que los recelos de la VOC en Asia quedarían algo difuminados. El pleito entre la corona española y los directores de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales se extendió entre 1732 y 1784 creando un trasfondo socio-político y económico en el que los altos representantes de la VOC pretendían que España no tuviera su propia compañía porque, según ellos, ofendía sus leyes de libertad y privilegios, su *Mare Liberum*; un término ambiguo, pues en el fondo se usaba para defender legalmente el monopolio de las organizaciones más fuertes, como fue la VOC.

El momento clave de inicio de este pleito tendría lugar en la década de 1730, durante el ministerio de José Patiño y Rosales, cuando la Compañía holandesa volvió a la carga con un largo memorial donde se exponían las razones que tenía para postularse en contra de la creación en España de la compañía de Filipinas.⁴⁴ Curiosamente no parecían ser los únicos en protestar ya que dentro mismo de la propia Monarquía española, en México y en Manila, se elevaron ciertas voces contra estos proyectos y la preocupación de que incentivar la ruta directa bordeando África pudiese poner en peligro la fluidez de plata americana en la conexión transpacífica. Así, desde México y Manila se produjeron reacciones contra el reglamento del 8 de abril de 1734.⁴⁵ A las pretensiones de la VOC, el ministro José Patiño reaccionaba desde Sevilla, donde estaba entonces la corte, afirmando la necesidad de respetar los tratados internacionales, pero aclarando que no había tratado alguno que delimitasen los rumbos que debían seguir los

43 AGI, Filipinas, 333, L. 12, fols. 261v. Petición de informe sobre el comercio lícito con extranjeros, 20 de noviembre de 1722.

44 N.A. VOC-Archief, 4736 *Stukken betreffende*..... (passim).

45 AGI, filipinas, 334, L. 14, fol. 183v-192v. Real Cédula al virrey de Nueva España.

bajeles «siendo tan poderoso el derecho de la comunicación entre los dominios de un mismo príncipe que la experiencia ha evidenciado».⁴⁶ Patiño revisó bien los tratados a los que los directores de la VOC aludían en Múnster y Utrecht para responder sobre la inexactitud de tales aseveraciones. Además, la VOC estaba también preocupada por otros planes que tuvo el propio José Patiño de abrir un comercio con China o incluso con Cantón, obviando las escalas en las islas Filipinas (MARTÍNEZ SHAW, 2007: 24). Los intereses políticos y económicos de las distintas naciones producían contradicciones sobre lo que cada una opinaba sobre el libre comercio y navegación en un contexto en el que se estaba sometiendo a revisión el derecho internacional marítimo. La VOC incluso pensaba que se podría apoyar la entrada de buques de distinta bandera en los puertos de unas y otras colonias, tal como se expresa en los artículos 34 y 31 del tratado de Utrecht. Sin embargo aún prevalecía el recelo contra los ingleses, cuyos bajeles no podían entrar en los puertos de las Indias orientales.

El 9 de mayo de 1732, los *bewindhebbbers* de la VOC enviaron dos cartas, junto a una resolución de los Estados Generales, a la Corte de España, postulándose en contra de dos proyectos elaborados para el comercio de Cádiz con las Filipinas. En uno de ellos se defendía la ruta Cádiz-Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, pero siendo el regreso desde Filipinas a Cádiz por el *Suyd-Zee* (Mar del Sur) de las costas de América.⁴⁷ Según este proyecto los navíos españoles podrían llegar a las plazas y puertos de Asia y África, adonde podrían arribar, y desde allí traer a España todo tipo de especias, canela, pimienta, manufacturas textiles de lujo que las fábricas españolas no podían producir. Era obvio que esto suponía que las flotas españolas en camino a las Filipinas establecerían un periplo comercial y de abastecimiento por las colonias holandesas. En otro proyecto se decía que el regreso podía ser también por el Cabo de Buena Esperanza y escalar en puertos africanos, otra injerencia. El problema era el límite de la navegación en el Oriente lo cual había producido el problema de las Molucas, tema que la VOC menciona en su memorial de forma repetida, que dio lugar a conflictos entre españoles y portugueses. La desconfianza de la VOC llevó al envío de un delegado, llamado Hop, a Madrid, el 26 de mayo de 1732, con el fin de averiguar los contenidos exactos de esos planes de negocios y navegación española, con el fin de aclarar si ese comercio se haría sobre una compañía o navíos particulares, si regularían los precios, qué mercancías traerían de vuelta a España (algodón, té, o sedas). En su memorial, la VOC defiende su único derecho al comercio de China, y de las islas de las especias (que llamaban *Specerije Eylanden*), según la carta de este enviado extraordinario de los Estados Generales quien elaboró una concienzuda explicación sobre los intereses españoles que, consideraba Hop, no eran otros que aprovechar esta navegación para acceder a los mercados que controlaban los holandeses.⁴⁸ El informe de este tal Hop fue la gota que colmó el vaso y la reacción del gobierno de la República se dirimió más que rápido. El

46 AHN Estado 3853, Carta de Patiño al marqués de la Paz, Sevilla, 29 de agosto de 1732

47 N.A. VOC- Archief. 4736. *Stukken betreffende...*, Legajo 4736.

48 N.A. VOC- Archief, 4736, *Stukken Betreffende*, fols. 11. Hop, Madrid, 13 de junio de 1732. Memoria impresa, N.A. Archief van Neerlandse Gezanten, Legajo 7. *Stukken raakende de Vaart van de Spaanjaarden op de Philippynsche Eilanden*.

extracto de la resolución de los Estados Generales está fechado el 28 de junio de 1732 y llegó a manos de Patiño por mediación del embajador Van Der Meer en España.⁴⁹ Según la información que llegó a las manos de los *Hoog Mogende Heren*, en esta reunión celebrada en Amsterdam estaba también presente el *ministro de Inglaterra* (sic), un dato relevante que denota cierto interés inglés en apoyar a la República Holandesa frente a España en un momento de hostigamiento del Tratado de Sevilla por la presión del ministro Patiño. Curiosamente, durante las negociaciones del mismo tratado, y en las posteriores reuniones, incluso se llegó a solicitar que ese proyecto de compañía con Filipinas no se llevaran a cabo a no ser que tuvieran participación los holandeses, ya que así tendrían beneficios los mercaderes de Cádiz, autóctonos y extranjeros: «Que, en particular, el seguro y los negocios de riesgos (bodemerijen) estaban relacionados con los buques y bienes de empresas extranjeras».⁵⁰ Esto también se discutió en el marco del pleito sobre la abolición de la Compañía de Ostende y con los privilegios del acceso desde Cádiz al comercio con el Mediterráneo, según una memoria del marqués de la Paz al embajador Benjamín Keene y al plenipotenciario holandés H. Van der Meer.⁵¹ En 1732 la corona española tuvo que responder a los Estados Generales que seguían insistiendo de un error quizás generado por una malinterpretación de los tratados, porque en realidad los buques españoles no pensaban entrar en competencias con el poder comercial de la VOC así que los holandeses no tenían nada que temer. Los proyectos españoles con Filipinas solo pretendían establecer una navegación por el camino más corto.

Parece que la situación estuvo detenida después del Tratado de Sevilla y tras la muerte de Patiño en 1736. No obstante, los conflictos continuaron sucediéndose en Asia. En el *Dictamen del Consejo de Indias*, escrito al parecer por el gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandia, en algún momento posterior a 1753, se incluyó una carta que había sido escrita en mayo de 1735, con motivo de haberse apresado en la costa de Mindanao unas galeras de aquellas islas, la balandra «Lamfarat», en octubre de 1733 despachada por el gobierno de Batavia con cartas y misión de comerciar con el rey de Mindanao. En esta carta se expresaba que en dicha época era algo contrario al derecho de gentes que los súbditos de los Estados Generales pudiesen navegar a los puertos y ríos de la Isla de Mindanao o que la VOC tuviese comercio exclusivo con el reino de Siam, según declaraba el Parlamento holandés de Batavia.⁵² Así, en la década de 1750 continuarían los problemas sobre la ambigua libertad de comercio y navegación. Desde la Isla de Taba, perteneciente a la gobernación holandesa, se envió una misiva al gobernador Arandia con quejas sobre la extensión de la navegación por las flotas españolas «al oriente de su meridiano (...) y han tenido el atrevimiento de haber ido a diversos parajes que la compañía de las Indias Orientales de las Provincias Unidas tenían

49 N.A. VOC *Archief* 4736, *Stukken Betreffende...*, fol. 11, dictamen del 28 de junio de 1732.

50 «datspecialijk de assurantie en bodemerijenop de schepen en goederen van vreemdecompagniesullenwerdenverbonden» (traducción de la autora). N.A. VOC-Archief. 4736, fol. 14.

51 N.A. VOC-Archief, 4736, *Stukken betreffende...*, Parecer de los *Heren XVII* sobre el impreso, Sevilla, 16 de agosto de 1732.

52 *Dictamen de Consejo de Indias* BPR, Mss. II/2826, fols. 117-127r., p. 122v. Documento sin fecha, escrito por el gobernador de Filipinas, quizás entre 1753 y 1758.

factorías y asimismo tratados exclusivos con los soberanos llevando la intención de establecerse en ellos y negociar como sucedió en el reino de Siam». ⁵³ Según el gobierno de Batavia, el capitán español Joseph Parsarin, «en compañía de un francés, Mr. Cayre» (sic), llegaron en el año 1752 de Manila a Siam y se establecieron allí para comerciar. Volvían a insistir que la libertad de «andar y frecuentar» era solo aplicable, según los tratados, a los territorios europeos, pero no a las colonias de uno y otro país. A la preocupación de la navegación de los españoles más allá del Cabo de Buena Esperanza se unía ahora una más que posible alianza franco-española que con el pretexto de ir a las Filipinas se acercaban demasiado a las factorías holandesas. Los españoles no podían navegar a ciertas regiones de Asia, como la costa de Coromandel, Bengala, la *mar roja* (sic) pues esas zonas eran de la competencia de los portugueses por el tratado de 1493, y los holandeses se sentían herederos de estos por el Tratado de 1648. Si los españoles navegaban o incluso enviaban embajadas a estos territorios era algo totalmente ilegal. ⁵⁴

Al conflicto colonial respondió el gobierno español afirmando que los tratados no impedían a los españoles la circunnavegación de África, pero tampoco se podía demostrar que las flotas y armadas españolas se hubiesen acercado peligrosamente a las factorías holandesas. La corona española, según respondería más tarde, el 7 de marzo de 1768 a los Estados Generales a través del Conde de Rechteren, plenipotenciario en Madrid, que tomaría las oportunas medidas de castigo a sus súbditos en caso de que éstos hubiesen desobedecido y fondeado en los puertos holandeses de forma ilegal. Si así fuese, la propia corona española pondría remedio contra cualquier injerencia de españoles particulares en el comercio de la VOC. ⁵⁵ Fue por motivo de estos conflictos en Asia por lo que el Consejo de Estado promovió una junta de especialistas para la revisión de los tratados en relación a la libre navegación y comercio y sobre cómo esto podía afectar al derecho de gentes y a los súbditos libres de una y otra nación.

Entre 1760 y 1768, los problemas volvieron a retomarse, en unas décadas en las que la situación interna en la República Holandesa cambió sustancialmente como consecuencia de las rivalidades entre el poder republicano de los regentes y los defensores de la dinastía Orange. En la Corte de España se sospechaba ahora que los intereses ingleses en Asia podrían estar detrás de las continuas presiones de los Estados Generales al gobierno español debido a una crisis política en Holanda que auguraba un cambio de alianzas con Inglaterra. Al contrario de la denominada *segunda era sin estatúder* (1702 y 1747) la segunda mitad del siglo XVIII fue para Holanda un período de dura inestabilidad política, caracterizado de nuevo por la balanza entre dos sistemas políticos divergentes, el estatúderato y el gobierno de los pensionarios. Entre 1750 y 1775 los Orangistas volvieron a gobernar la República Holandesa hasta la crisis de 1780 producida como consecuencia de la *Patriot Revolutie* y la contrarrevolución Orangista de 1787. Estos sucesos influirían notablemente en el devenir del conflicto comercial con España pero también en el futuro de la VOC. La inestabilidad política de Holanda

⁵³ *Dictamen*, (passim).

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ N.A. *Consuls Archief, Inventaris van het Archief van W.H. Van Nieuwerkerke*. (zaakgelastigde en Madrid, 1793-1802), Legajo 7. Cartas de 23 de Agosto de 1733.

también influyó en una pérdida de influencias por parte de los regentes, más interesados en el comercio que los orangistas, más determinados estos últimos a continuar con una relación diplomática estable con España e Inglaterra. En 1762 sucedió un episodio clave para entender también los cambios en Asia. El sitio y conquista de Manila y Cavite por una armada inglesa en 1762 fue un repulsivo para la corona española (DÍAZ TRECHUELO, 1964). Según Fradera, este episodio fue una represalia inglesa por la alianza de España con Francia durante la Guerra de los Siete Años (FRADERA, 1999; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013: 430-476). En este contexto los intereses españoles no se quedaban cortos en comparación a las presiones diplomáticas anglo-holandesas como parece señalar un documento titulado *Discurso sobre la importancia de echar de la India Oriental a los ingleses y holandeses*.⁵⁶ En 1765 la VOC envió unas quejas a la corte española en relación con el viaje del buque de guerra español «Buen Consejo» que salió de Cádiz el 15 de marzo de 1765 y que navegó a lugares donde teóricamente estaba prohibida la navegación a los españoles según los artículos 5 y 6 de Münster y 34 de Utrecht. La VOC seguía empeñada en afirmar la violación de estos tratados en relación al rumbo que debían tomar los barcos cuando estos artículos solo hacían referencia al acercamiento a las colonias ajenas. Ese era en realidad el temor de la compañía holandesa que solicitaba que los navíos españoles «no pasen más adelante de las citadas islas Filipinas, como podrían hacer tal vez con la intención de conquistar y comerciar con países más remotos».⁵⁷ También los habitantes de la República Holandesa se abstendrían de entrar en las plazas que poseen los españoles en Asia, de suerte que como todo convenio equitativo este acuerdo se funda en la igualdad y reciprocidad de los contratantes. Las peticiones del embajador holandés en Madrid, Doublet van Groeneveld, lograron establecer un mutuo acuerdo que, como se vería después, la corona española no estaba dispuesta a respetar quizás en un contexto de decadencia de la VOC y, sobre todo, a partir del cambio político en Holanda y el claro auge de la competencia inglesa. Estas pretensiones se orientaban a que, por un lado, los españoles en ruta a Filipinas, no podían comerciar con las posesiones holandesas; y los holandeses no podían ir a comerciar a las Filipinas. Los Estados Generales se ofrecieron en ayudar a España para evitar que otras naciones entrasen en las colonias españolas, anotación esta que es claramente alusiva a la presencia inglesa en la zona.⁵⁸

El embajador holandés, Conde Rechteren, decía que desde 1768 España había navegado por esa ruta sin hacer caso a las solicitudes de los holandeses. El gobierno español quería seguir manteniendo buena relación con Holanda por lo que entregó a Rechteren unas reflexiones para los Estados Generales «para desengañar a los directores o miembros de la compañía holandesa, y a las demás personas que hayan tenido parte en suscitar la pretensión y discordia actual y convencerlas de la falta de fundamento».⁵⁹ A finales de la centuria, una memoria de los Estados Generales que narra las vicisitudes y malos entendimientos de la

⁵⁶ *Discurso sobre la importancia...*, BPR, II/2834, *Miscelánea de Manuel José de Ayala*, fols. 47-49r.

⁵⁷ AHN, Estado 3852.

⁵⁸ N.A. VOC-Archief, 4736, Carta, Madrid, 15 de febrero de 1768, carta del embajador neerlandés en Madrid, Doublet van Groeneveld sobre el navío "Buen Consejo".

⁵⁹ AHN, Estado 3852. San Lorenzo, 16 de octubre de 1786.

expansión por el Oriente escrita en 1786 decía: «Con ese artículo, los españoles estipularon que permanecerían con ellos en las rutas establecidas de tal manera que luego se les permitiría extenderlos (dichas leyes) en las Indias Orientales».⁶⁰ Curiosamente, en 1786 se insistió en esgrimir el memorial de Jean de Barbeyrac que invalidaba la ruta también para la compañía de Ostende.⁶¹ Los holandeses empezaron a sufrir también la amenaza inglesa en sus colonias orientales especialmente en la década de 1790, cuando las flotas inglesas empezaron incluso a atacar Batavia. Paradójicamente, la competencia inglesa para los holandeses en Asia anunciaba el final de un largo conflicto diplomático y comercial.⁶²

El 23 de agosto de 1786 Rechteren entregó a la Secretaría de Estado y del Despacho la memoria escrita por los Estados Generales ese mismo día, insistiendo en la idea de que los españoles no podían navegar por una ruta que los acercaba demasiado a los puertos holandeses.⁶³ Además, mencionaba que los holandeses no podían comerciar directamente con Veracruz o Acapulco, por lo que España no podía comerciar directamente con Cantón, China, o las islas Célebes. No obstante, en esta década hay diversos testimonios sobre el trato que se hacía a las embarcaciones de la Real Compañía en el Cabo de Buena Esperanza. La fragata «Astrea», fletada por el capitán Alejandro Malaspina, llegaría bien a Cádiz después de estar cuatro días detenida en Batavia tras salir de Manila el 29 de noviembre de 1788, «experimentando de parte de todos los individuos de la Compañía Holandesa los auxilios que ha necesitado con el mayor agrado y franqueza a entera satisfacción de dicho comandante que hace elogios de tan buena acogida».⁶⁴ Para evitar problemas el rey de España prohibía el contrabando en los establecimientos holandeses de las Indias con el mayor rigor a los buques de la compañía de Filipinas.⁶⁵

Pero en esos momentos la situación interna en Holanda era desesperada. El Gran Pensionario de Holanda, Pieter van Bleiswijk, había dicho al embajador de Francia que, si no hubiera sido por la unánime resolución de las otras provincias contra la navegación española por el Cabo de Buena Esperanza, ellos «habrían cerrado los ojos sobre este asunto», según informo el cónsul español en Amsterdam, Martínez de Irujo en una carta al ministro Floridablanca.⁶⁶ El Gran pensionario temía entonces la intervención de Inglaterra pero también de Francia que podría incluso entorpecer una solicitud de Holanda del *cartel de negros* (sic) que solicitaban a la corona española para sus colonias de Essequibo y Demerara.⁶⁷

60 N. A. VOC-Archief, 4741. Memoria, 31 de octubre de 1786, p. 39. "*Bijd atarticul stipuleerden de Spaansen dat zij bij hunne zeevaart zouden blijven in zoodanige roeogen als zij dezelve toen maals in Oostindien hadden zouden zij verder te mogen extenderen*" (traducción propia).

61 N.A. VOC-Archief. 4742. *Defense du droit de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales, contre les nouvelles des habitants des Pays-Bas Autrichiens, etc. Les raisons ou objections des avocats de la Compagnie de Ostende*, Memoire, 31 de Octubre de 1786.

62 N.A. VOC- Archief, 4737 *Stukken betreffende de vaart van de Spanjaarden op de Filippijnen. Gedrukt 1786 - 1787.*

63 AHN, Estado 3852. Nota del Conde de Rechteren, 23 de agosto de 1786.

64 AHN, Estado 3852, Carta de los directores de la Compañía de Filipinas, Madrid, 21 de mayo de 1788 al conde de Floridablanca.

65 AHN, Estado 3852, Carta de Sanafe, El Pardo, 10 de febrero de 1788. N.A. VOC Archief, 4736.

66 AHN, Estado 3852, carta de Martínez Irujo a Floridablanca, La Haya, 27 de julio de 1786.

67 Ibidem.

El Gran Pensionario declaraba al embajador, Martínez de Irujo, que las ciudades de Holanda se habían declarado casi todas contra el estatúder, mientras algunas ciudades como Hoorn, que habían sido contrarias al mismo hasta ahora, se habían vuelto a su favor debido a las intrigas realizadas por parte de algunos ciudadanos de la cámara de Amsterdam. Los patriotas, contrarios al estatúder, deliberaron en los Estados Generales la decisión de La Haya, «bien seguros de que esta última resolución pondrá fin a las disputas que ha suscitado este negocio», refiriéndose al conflicto diplomático hispano-holandés por la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

6. CONCLUSIONES

En el espacio entre el Cabo de Buena Esperanza y las denominadas tierras australes, se produjeron acontecimientos que animarían el debate en torno a la libertad de los mares y la antigua idea de dominio colonial relacionado con la idea de conquista durante los períodos de guerra. El *Mare Liberum*, una teoría que los holandeses usaban para combatir las expansiones marítimas de España y Portugal, se contraponía aún, sin embargo, al *Mare Clausum* en un contexto de competencia en rutas y mercados. Johan de Witt decía que los ingleses eran el verdadero enemigo de la República de las Provincias Unidas libres. A la larga no se equivocó. El desafortunado pensionario demostró que tener razón antes de tiempo no sirve para nada. En la lucha por el comercio marítimo Inglaterra fue a la larga la razón por la que la República Holandesa perdió también su poder en Asia a la par que perdía su hegemonía en los mares en un contexto de crisis política interna. Con este contexto de fondo se plantean dos problemas: en primer lugar, la alineación de los sistemas comerciales en expansión, en este caso Holanda y España. Ambas desarrollaron modelos antagónicos pero también complementarios en algunos casos, que ya entrado el siglo XVIII empiezan a difuminarse. En España se inició el diseño de proyectos de compañías de comercio que, en cierto sentido estaban inspirados por el exitoso modelo holandés. En esta evolución se puede observar la rivalidad en el control de rutas y productos y, especialmente, en el acceso a la plata, indiscutible razón del poder de la VOC y que se convirtió en el punto débil del comercio español en Filipinas y en sus mercados relacionados. En segundo lugar, hay un tema importante que quizás está más relacionado con la cada vez más evidente independencia de las áreas económicas articuladas. Se trata de la emergencia en Asia, como sucedería en América, de unos mercados autosuficientes auspiciados por el poder de China y en torno a las redes mercantiles que hicieron de los centros de comercio y producción asiáticos unos mercados de gran impacto a nivel global. Aunque con importantes antecedentes arraigados en los tratados de paz y comercio desde Munster a Utrecht, la lucha y el pleito diplomático-comercial por la preeminencia en la navegación de El Cabo de Buena Esperanza refleja estas cuestiones, especialmente a partir de 1732 cuando los proyectos españoles de navegación directa a Filipinas empiezan a tomar más relevancia. Ello no impidió que, aunque tarde, la corona española estableciera la Real Compañía de Filipinas coincidiendo con la crisis de la República Holandesa

y el canto de cisne de su hegemonía marítima global. La lucha de los holandeses para evitar que los españoles hicieran lo que realmente habían estado haciendo ellos mismos tanto en Asia como en América: comerciar y navegar en colonias ajenas, monopolizando productos suntuarios y plata, cayó definitivamente en saco roto. Por último, decir que la *Verenigde Oost-Indische Compagnie*, con sus casi 200 años de existencia, ha sido reconocida como la empresa comercial más larga y poderosa de la Historia. Era el auténtico poder de Europa en Asia hasta que llegó a la bancarrota en un contexto de crisis política interna en Holanda, siendo por fin disuelta durante la República Bátava en diciembre de 1800. Curiosamente, la Compañía de Filipinas, ese pequeño David, sobrevivió a Goliat, que, aunque en decadencia y acorralada por Inglaterra y Francia a comienzos del siglo XIX fue finalmente abolida el 6 de septiembre de 1834.

7. REFERENCIAS

- ALFONSO MOLA, M.; MARTÍNEZ SHAW, C. (2004): «La era de la plata española en Extremo Oriente», *Revista Española del Pacífico*, 17 (2): 33-55.
- ARASARATNAM, S. (1958): *Dutch power in Ceylon, 1658-1687*, Amsterdam.
- BAGUET, J. (2013): *De Oostendse Compagnie, haardirecteursen de Oostenrijkse Bewindvoerders. Eencasuïstische analyse van hunonderlinge interactie (1722 -1731)*, Universiteit Gent.
- BORSCHBERG, P. (2009): «Grotius, Maritime Intra-Asian Trade and the Portuguese Estado da India: Problems, perspectives and insights from De Iurepraedae», en H. W. BLOM (ed.), *Property, Piracy and Punishment. Hugo Grotius on War and booty in De Iure Praedae-Concepts and Contexts*, Leiden, Boston, Brill: 31-61.
- BLUMENTRITT, D.F. (1882): *Ataques de los holandeses en los siglos XVI, XVII y XVIII, Bosquejo Histórico*, Traducido del alemán por D. Enrique Ruppert, Madrid.
- BOXER, Ch. (1965): *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres.
- BRUIJN, J.R.; GAASTRA, F.S.; SCHÖFFER, I., eds. (1987): *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. Rijks geschiedkundige publicatiën, grote serie 165-167, 3 vols., Den Haag.
- CÓRDOVA-BELLO, E. (1964): *Compañías Holandesas de navegación*, Sevilla, EEHA-CSIC.
- CRESPO SOLANA, A. (2014): «A Network-Based Merchant Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)», en G. OOSTINDIE y J.V. ROITMAN (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden, Boston, Brill: 139-158.
- CRESPO SOLANA, A. (2013): «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)», *Anuario de estudios americanos*, 70 (2): 479-507.
- CRESPO SOLANA, A. (2016): «Un imperio de redes: el comercio neerlandés con el Atlántico español y los mercaderes de Cádiz (1680-1740)», *Tempus. Revista en Historia General*, 4: 161-185.
- CRESPO SOLANA, A. (2000); *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Banco de España, Madrid.

- DAM, P. van (1927-1954): *Beschryvingen van de Oostindische Compagnie*, en F.W. STAPPEL, & C.W.TH. VAN BOETZELAER (eds.), Rijks Geschiedkundige publicatiën, 7 vols., 'S Gravenhage.
- DANVERS, F.Ch. (1894): *The Portuguese in India: being a history of the rise and decline of their eastern empire*, 2 vols., W.H. Allen & Co. Publisher, London.
- DELGADO BARRADO, J.M. (1997): «Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)», en M.D. Elizalde (ed.), *Las relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII-XX)*. Colonización, descolonización y encuentro cultural, CSIC, Madrid: 139-173
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (2002): «Filipinas en el siglo XVIII: La Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo», en M.D. ELIZALDE, *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, CSIC, Casa de Asia, Madrid-Barcelona: 87-106.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1983): «Filipinas en la Recopilación de las Leyes de Indias», en *VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, Valladolid: 409-450.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1964): «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, 21: 145-209.
- DÍAZ TRECHUELO, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla.
- DUNTHORNE, Hugh (1986): *The maritime Powers, 1721-1740: a study of Anglo-Dutch relations in the Age of Walpole*, Garland, London.
- DYKE, P. A. Van (2016): *Merchants of Canton and Macao. Success and failure in Eighteenth-Century Chinese Trade*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- EMMER, P. (2001): «La primera guerra global. Los holandeses contra los Ibéricos en Asia, África y el Nuevo Mundo, 1590-1609», en Antonio de Béthencourt Massieu (coord.), *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional "Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas de Gran Canaria: 479-502.
- FERGUS, R.K. (2011): *Ostend Company*, Spellpress.
- FRADERA, J. M. (1999): *Filipinas, la colonia más peculiar. La Hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, CSIC, Madrid.
- GAASTRA, F.S. & EMMER, P.C. (1977): «De vaartbuiten Europa», en L.M. AKVELD, S. HART & W.J. VAN HOBOKEN (eds.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, vol. II: 242-288.
- GAASTRA, Femme S. (2007): *The Dutch East India Company*, Zutpen, Walburg Pers.
- GAASTRA, F. S. (1983): «The exports of precious metals from Europe to Asia by the Dutch East India Company» en J.F. RICHARDS (ed.) *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham: 460-480.
- GARCÍA REGUEIRO, O. (1984): «Manila, Acapulco, Cádiz: una concepción del comercio español con Oriente en el siglo XVIII», *Cuadernos Hispanoamericanos*, 409: 5-34.
- GREWE, W. (2000): *The Epochs of International Law*. Translated and revised by Michael, Byers, Walter de Gruyter, Berlin, New York.
- GROENVELD, S. (2000): «Achtergronden en betekenis van de Vrede van Westphalen», en MELISSEN, J. ed. *Europese diplomatie. In de schaduw van Westphalen*, Assen, Van Gorcum: 45-77.

- HAAN, H. DE (1977): *Moedernegotie en grotevaart. Een studie over de expansie van het Hollandse handels kapitaal in de 16e en 17e eeuw*, Amsterdam.
- HIDALGO NUCHERA, P. (2000): «Guía bibliográfica para la Historia de las Islas Filipinas, 1565-1898», *Anuario de Estudios Americanos*, 57 (2): 677-711
- HIDALGO NUCHERA, P. (1998): *Guía de fuentes manuscritas para la Historia de Filipinas conservadas en España. Con una guía de instrumentos bibliográficos y de investigación*, Fundación Histórica Tavera, Fundación Santiago, Madrid.
- IWASAKI CAUTI, F. (1992): *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVII*, Madrid.
- KNAAP, G. J. Y TEITLER, G. eds. (2002): *De Verenigde Oost-Indische Compagnie: tussenorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2001): «La exploración española del Pacífico en los tiempos modernos», en M.D. ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperio y naciones en el Pacífico*, 2 vols., CSIC, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2013): «La armada en el Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59: 429-476.
- MOLINA, R. (1966): *Las primeras experiencias comerciales del Plata: El comercio marítimo, 1580-1700*, Buenos Aires.
- MORINEAU, M. (1994): *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris.
- MÜLLER, LEOS (2014): «Trading with Asia without a Colonial Empire in Asia: Swedish Merchant Networks and Charternd Company Trade, 1760-1790», en C. ANTUNES y A. POLONIA (eds.), *Beyond Empires. Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Brill, Leiden: 236-253.
- MURO OREJÓN, A. (1983): «Manuscritos sobre América y Filipinas de la antigua Real Biblioteca», *Anuario de Estudios Americanos*, 40: 373-409.
- NAVARRO GARCÍA, L. (1965): «El comercio interamericano por la Mar de Sur en la Edad Moderna», *Revista de Historia*, 23: 11-55.
- PÉREZ HERRERO, P. (2002): «Nueva España, Filipinas y el Galeón de Manila, siglos XVI-XVIII», Elizalde, M. D. ed., *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, CSIC, Madrid: 49-73.
- PÉREZ-MALLAINA, P.E y TORRES RAMÍREZ, B. (1987): *La Armada del Mar del Sur*, EEHA-CSIC, Sevilla.
- PICAZO MUNTANER, A. (2013): «Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización», *Tiempos Modernos* 26 (1), en D. ALONSO GARCÍA (coord.), Monográfico "Historia Moderna y Sistemas de Información Geográfica", <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/articulo/view/334/377> [acceso: 12/09/2016].
- PICAZO MUNTANER, A. (2014): «Mapping and visualization of comercial networks in the Pacific Ocean during the 17th century», en CRESPO SOLANA, A. ed. *Spatio-Temporal Narratives. Historical GIS and the study of Global Trading Networks (1500-1800)*, London, Cambridge Scholar Publishing: 228-242.

- PRAKASH, O. (1985): *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, Princeton University Press, Princeton.
- ROESSINGH, M.P.H. (1967): «Dutch relations with the Philippines: a survey of sources in the General State Archives, The Hague, Netherlands», *Asian Studies*, 5 (2): 377-407.
- SATOW, Sir E., (1900): *The voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, Hakluyt Society, London.
- SOUZA, G. B. (1986): *The survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University Press, Cambridge.
- STOLS, E. (1976): «The Southern Netherlands and the foundation of the Dutch East and West India Companies», *Acta Historica Neerlandicae*, 9: 30-47.
- VALLADARES, R. (2001a): *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*, Leuven University Press, Leuven.
- VALLADARES, R. (2001b): «Olivares y Oriente: La Unión de Armas en Asia, 1622-1642», en M.D. ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperio y Naciones en el Pacífico*, vol. 1: *La formación de una colonia: Filipinas*, CSIC, Madrid: 73-83.
- YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, D.F.

La conexión filipina del Islam global y el mito de Alejandro

The Philippine Connection in Global Islam and the Myth of Alexander

Isaac Donoso

Universidad de Alicante

Departamento de Filologías Integradas

<https://orcid.org/0000-0002-9637-7915>

isaacdonoso@ua.es

Recibido: 19/03/2019; Revisado: 15/08/2019; Aceptado: 04/10/2019

Resumen

En el presente trabajo se describe el cambio de paradigma operado en el estudio del Islam filipino a la luz de las nuevas tendencias historiográficas aparecidas en los últimos años. Se explica el marco macrohistórico de la concepción islámica del mundo, para conectar el proceso de islamización de Filipinas con la historia del Islam global, y se estudia como ejemplo el mito de Iskandar Dū l-Qarnayn para entender el modelo coránico y la aplicación concreta de la legitimidad islámica en la fundación de sultanatos en el Sudeste asiático, hasta llegar a la aparición de la figura de Alejandro Magno en las társilas del sultanato de Sulú en el archipiélago filipino.

Palabras clave: Alejandro Magno, Iskandar Dū l-Qarnayn, Islam global, archipiélago filipino, historiografía, társila.

Abstract

In this article we describe the paradigm shift in the study of Philippine Islam in light of new historiographical approaches. Firstly, we explain the macro-historical framework in the Islamic conception of the world, connecting the process of Islamization of the Philippine archipelago with the history of Global Islam. Secondly, we examine the myth of Iskandar Dū l-Qarnayn as an example for understanding the Qur'anic model, and the concrete application of Islamic legitimacy in the foundation of sultanates in Southeast Asia, up until the appearance of Alexander the Great in the silsila of the Philippine sultanate of Sulu.

Keywords: Alexander the Great, Iskandar Dū l-Qarnayn, Global Islam, Philippine Archipelago, Historiography, Silsila.

1. INTRODUCCIÓN

La islamización de importantes áreas del Sudeste asiático a partir del siglo XIV introduce transformaciones culturales decisivas para la definición del mundo malayo.¹ Aparte de las innovaciones que produce el desarrollo de la escritura aljamiada –conocida como *ḡāwī* / جاوي– y toda una serie de géneros prosísticos (*hikayat*), poéticos (*syair*), especulativos (*kitab*) y hermenéuticos (*tafsir*), lo cierto es que la región pasa de un estadio protohistórico a formar parte esencial del mapa del mundo (WHEATLEY, 1980; SUÁREZ, 2008). Tal proceso, en su paulatina transformación desde coordenadas hindo-budistas a un modelo de mundo coránico, requiere de una legitimidad ineludiblemente islámica. Los antiguos rajás, nuevos sultanes, tienen que proyectar su autoridad a través de una sucesión genealógica que venga refrendada por una cadena de transmisión «de alcurnia», tanto indígena como islámica. La operación consistirá en proyectar el propio linaje autóctono como descendiente directo, no necesaria y racialmente árabe –que podría llegar hasta Mahoma–, sino simplemente del primer profeta coránico en el extremo oriental del mundo, a saber, Dū l-Qarnayn.

En este trabajo vamos a tratar de explicar cómo se produce históricamente esta proyección de la legitimidad islámica en los sultanatos del archipiélago filipino, región más oriental del mundo islámico clásico, con el fin de mostrar un ejemplo que nos permita conectar un aspecto

¹ Véanse los principales debates sobre la identidad malaya en MILNER (2011).

microhistórico del contexto filipino con el devenir del Islam como civilización universal. Al hacerlo, describiremos las claves de la concepción islámica del mundo, un modelo que se extendió desde la península ibérica hasta el archipiélago filipino uniendo pueblos diversos en un proyecto de valor universal.

2. EL ISLAM GLOBAL DE AL-ANDALUS AL ARCHIPIÉLAGO FILIPINO

Desde la península ibérica hasta China, el Islam construirá el espacio humano más universal conocido hasta el siglo XV, donde el estatuto de musulmán y la peregrinación a La Meca permitían viajar de un lugar a otro del globo. Precisamente la centralidad de la peregrinación coartará el proceso natural de la expansión oceánica. Desde al-Andalus se realizarán expediciones esporádicas para explorar el océano Atlántico, pero los andalusíes llegarán a China viajando hacia el este cardinal. Para el Atlántico, hemos estudiado el caso de los *magarrirūn*/ مغررون, quienes en el siglo X d.C. salieron desde Lisboa y acabaron no más lejos de Madeira (Donoso, 2015a). Para el océano Índico, rescatamos entre otras la figura paradigmática de Sa'd al-Jayr al-Balansī al-Šīnī («el valenciano, el chino»), reproducida por varios repertorios biográficos (entre ellos Yāqūt al-Ḥamawī y al-Dahabī). Señalamos que se trataba de un alfaquí valenciano versado que aprendió en Bagdad, desde donde marcharía hacia China obteniendo riquezas (por lo cual también sería llamado «el comerciante», *al-tāḡir* / التاجر). Dado que murió a mediados del siglo XII, es probable pensar que el puerto chino al que llegó fuera la histórica Citong, o Zaytūn (DONOSO, 2016).

Si los imperios del mundo clásico habían logrado formar dominios que alcanzaban varios continentes, la aspiración del imperio islámico será cubrir toda la ecúmene hasta los confines del mundo. Navegantes, viajeros, misioneros, diplomáticos y comerciantes arribarán hasta los cuatro puntos cardinales del mundo conocido, extendiendo el mensaje del Islam como ninguna religión lo había logrado hacer antes. Desde las tierras míticas de las columnas de Hércules en el occidente (HERNÁNDEZ JUBERÍAS, 1996) hasta las «Puertas de China» (Abwāb al-Šīn / أبواب الصين), los geógrafos musulmanes serán capaces de ir dando cuerpo cartográfico a datos empíricos y heredados, haciendo frente a la nebulosa de lugares imaginados y pasos infranqueables, desde el Atlántico al Pacífico, pasando por el cabo sudafricano. Frenados en estos infranqueables accidentes geográficos, el imperativo islámico de retorno hacia La Meca justificará las transacciones entre occidente y oriente, formalizando la mayor ruta comercial que vieron los tiempos desde la península ibérica hasta China (SCHOTTENHAMMER, 2001).²

Con el desarrollo práctico de las técnicas de navegación que permitían cruzar el océano y la participación de una tripulación cosmopolita, el siguiente paso fue entender el escenario geopolítico por el que navegaba la ruta comercial (NADVI, 1966). La geografía asumió su parte en la definición del orden internacional, y dos grandes escenarios serán considerados: India (al-Hind / الهند) y China (al-Šīn / الصين). Únicamente restaba regularizar la ruta por medio de unas etapas hasta alcanzar directamente las costas de China sin la intervención de mediadores, lo que se logró con la división de las aguas del océano en siete mares, formalizándose de este modo el control islámico de la ruta:³

Según los geógrafos y navegantes musulmanes, India se encontraba en la gran ruta marítima medieval entre el golfo Pérsico y China. Los navegantes árabes de principios de la Edad Media dividieron [...] los mares que se encuentran a lo largo de esta ruta en los llamados «siete mares» (MAQBUL, 1986: 405).⁴

Los siete mares comenzaban en el golfo Pérsico como base principal de las expediciones, desde puertos como Basora o Siraf. Después se continuaba hasta las costas de Gujarat y Malabar en la India, pasando a Ceilán (Sirandīb / سرنديب) y comenzando la navegación hacia las islas

² Sobre la geografía islámica clásica, todavía ofrecen un manantial de datos inexplorados las obras de FERRAND (1913, 1921-23, 1922 y 1928).

³ Para toda la parte náutica y descriptiva siguen siendo fundamentales los libros de Tibbetts, entre ellos 1971 y 1979.

⁴ «According to the Muslim geographers and navigators India lay on the great mediaeval sea-route between the Persian Gulf and China. The Arab navigators of the early Middle Ages divided [...] the seas lying along this route into 'the seven seas'». Traducción nuestra.

Nicobar (Lankabālūs / لنكبالوس). Se arribaba así al territorio del *Maharāḡya* / مهراج. Tras pasar el estrecho de Singapur el convoy seguiría destino hasta las tierras de Champa (Ṣanf / صنّف) llegando a las “Puertas de China” (Abwāb al-Ṣīn / أبواب الصين), y las factorías comerciales de Jānfū (Cantón) y Zaytūn (Citong, actual Quanzhou).⁵ Tendríamos con todo ello una ruta clásica navegada a través de la sucesión de diferentes mares:⁶

- 1: Baḡr al-Fārs / بحر الفارس (Mar de Persia)
- 2: Baḡr al-Lārwi / بحر اللاروي (Mar de las Lacadivas)
- 3: Baḡr al-Harkand / بحر الهرکند (Bahía de Bengala)
- 4: Baḡr al-Kalāh / بحر الكلاه (Estrecho de Malaca)
- 5: Baḡr al-Kardany / بحر الكردينج (Mar de Palembang)
- 6: Baḡr al-Ṣanf / بحر الصنّف (Mar de Champa)
- 7: Baḡr al-Ṣīn / بحر الصين (Mar de China)

A la vez que se constituía una red comercial internacional y se llegaba al extremo del mundo oriental, la información náutica debía adaptarse a los imperativos de la cosmografía coránica así como a la tradición geográfica heredada. Dentro de este contexto se desarrolla la cartográfica de la «Escuela de al-Balḡi».

La idea cosmográfica de un centro religioso que se corresponde con el centro de una administración política será un argumento enormemente eficaz para justificar una expansión militar con fines imperialistas. Desde un mundo centrado en Babilonia, la Escuela geográfica de al-Balḡi a comienzos del siglo X empezó a diseñar un atlas de las tierras islámicas empleando el sistema de *kiṣwar* / كیشور, ahora teniendo como centro La Meca (NASR, 1978: 56). Consecuentemente, se islamizaba el conocimiento geográfico y se ponía al servicio de un orden mundial en términos islámicos (KING, 1999). Con la Escuela de al-Balḡi el sistema circular de la geografía sagrada devenía efectivo no sólo en términos cartográficos sino también en términos políticos (FRANCO, 2005), culminando así la consecución del nuevo orden mundial islámico (SCHIMMEL, 1991).

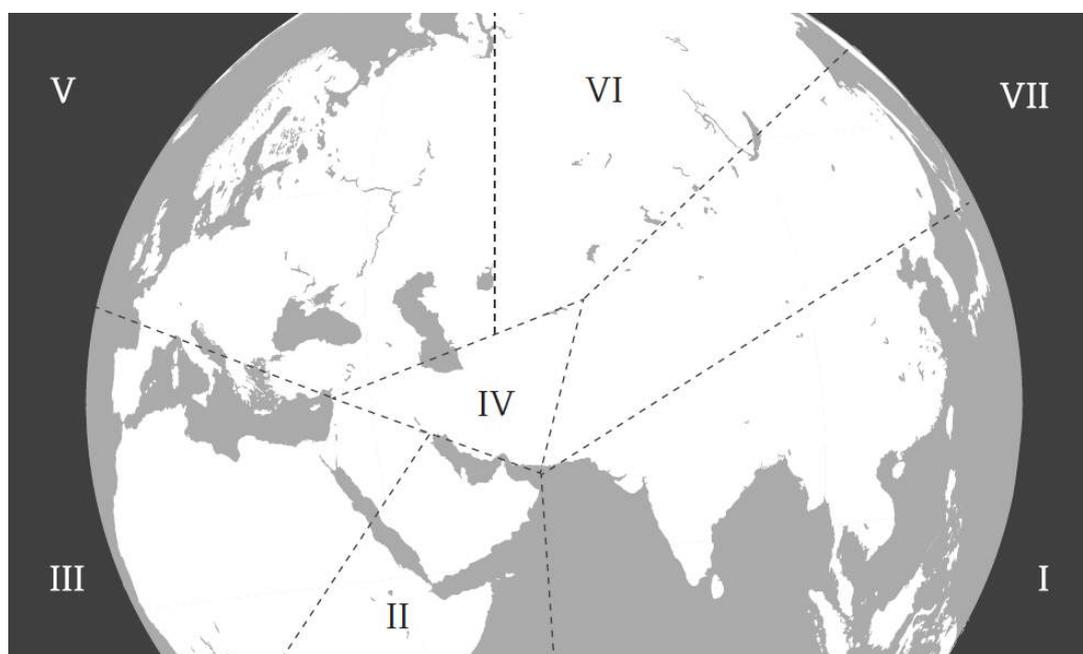


Figura 1. División de la ecúmene en siete *kiṣwar*. Fuente: DONOSO (2013: 53).

⁵ Una descripción de esta ruta puede verse en André Miquel, 1975: 78-80.

⁶ Nómima de mares establecida siguiendo como modelo el Mapa 16 «The process of Islamization, c. 1000-1600» reproducido en PLUVIER (1995). Prácticamente se asemeja a la ruta descrita por al-Ya'qūbī (m. 897).

El Islam adquiriría conciencia plena de su dimensión universal, ya no sólo como mensaje religioso, sino sobre todo como concepción del cosmos, de lo físico y metafísico, de este mundo (*al-dunyā* / الدنيا) y del otro (*al-ājira* / الآخرة) (BAKAR, 2016). La portentosa labor geográfica de ampliar el marco de los conocimientos existentes sobre la ecúmene y, por consiguiente, trascender el mundo clásico ptolemaico, se plasmará en la *Nuzhat al-muštāq fī ijtirāq al-afāq* / نزهة المشتاق في اختراق الافاق del ceutí al-Šarīf al-Idrīsī / الشريف الإدريسي (1099-1100-1165) (CERULLI y BOMBACI, 1970). Su obra muestra, entre otras muchas cosas, la consolidación de un modelo de división de la ecúmene no céntrico, sino longitudinal, extendiéndose de este a oeste, y marginando los polos. La división del mundo conocido en zonas climáticas (κλίμα / *klíma*) tiene su origen en la tradición ptolemaica que traza diferentes paralelos en la extensión de la ecúmene. Se llegarán a establecer siete climas, islamizados en la forma de *iqālīm*, plural *aqālīm* / إقليم ج أقاليم:



Figura 2. División de la ecúmene en siete *aqālīm*. Fuente: DONOSO (2013: 52).

El Islam logrará conectar las dos grandes masas marítimas que habían testimoniado las mayores transacciones económicas y periplos clásicos: el mar Mediterráneo y el océano Índico. Los dos mares se reflejarán en una cartografía que, desde una justificación coránica, darán carta de naturaleza a un orden donde los musulmanes se sitúan como la nación intermedia primero, y como un imperio al que se subsumen todas las naciones del mundo posteriormente. Dado que el Islam controlará el orden del mundo en términos políticos y económicos, se buscará también la conexión real entre oriente y occidente, el paso geográfico que permita franquear la división entre los dos mares a través de un canal:

Las vías fluviales y los canales internacionales se tuvieron en cuenta en la época clásica, incluso para unir el mar Rojo con el Mediterráneo, aunque nunca se emprendieron por temor a complicaciones estratégicas. No dudo en mantener que, si hubieran sido proyectados y logrados, no tendrían grandes diferencias con respecto a los canales y ríos ordinarios, con pleno ejercicio de jurisdicción y derechos de propiedad y control total sobre el tráfico. El famoso canal desde El Cairo hasta el mar Rojo, construido en la época del califa 'Umar, nos da una idea del tratamiento aplicado si se hubiera extendido hasta Farama, cerca de Port Said (HAMIDULLAH, 1953: 93).⁷

⁷ «International waterways and canals were contemplated in classical times, one even to join the Red Sea with the Mediterranean, never though undertaken for fear of strategic complications. I do not hesitate to maintain that, had they been projected and achieved, they would not have different from ordinary canals and rivers, with full exercise of

En efecto, hubo intentos por construir un canal que conectase el Mediterráneo con el mar Rojo. No obstante, parece ser que esta obra no se llevó a cabo, de modo que fue siempre necesaria la participación de agentes locales para realizar el tránsito de mercancías.⁸ Por consiguiente, el gran comercio internacional se verá condicionado por la acción minorista, causando a la larga un daño irreparable en la capacidad de control de las autoridades musulmanas, con el surgimiento de competencia tanto occidental (venecianos y genoveses) como oriental (entre otros, los indios *karimi*). Consecuentemente, los intereses islámicos cada vez se irán concentrando más en la acción local, en la capacidad de liderar un estadio de la gran ruta comercial, la mediación sin mayor compromiso, causando la ruina del portentoso monopolio que había sido la ruta desde el golfo Pérsico al mar de China, sin duda a partir del siglo XIII.

La fractura de este sistema internacional –que pasará a ser regional– se producirá del único modo que podría haberse hecho: la extensión de la ecúmene. Dado que el Islam se contentó en la conexión longitudinal este-oeste, llegará un momento en que la capacidad de acción se fracture en la segmentación de la gran ruta, facilitando con ello la división política y el surgimiento de dinastías comerciales locales:

Una carta de 1288 indica que los mamelucos deseaban recibir en Siria y Egipto comerciantes provenientes de Yemen, India y China, aunque sin demasiado éxito. El secreto de la ruta comercial del océano Índico residía en su segmentación: cada grupo –karimi, gujarati, malayo, chino– tenía su propia área de operación, en la que tendía a controlar el envío, y donde muchos o la mayoría de los comerciantes que viajaban dicha ruta eran miembros del grupo comercial localmente dominante. Sólo la irrupción portuguesa introdujo cambios radicales en esta forma de hacer negocios (POSTAN y MILLAR, 1987: 452).⁹

Los tiempos dorados de los legendarios puertos de Basora y Siraf habían pasado a la historia bastante antes de la invasión mongola de Bagdad en 1258. Ya no existían grandes convoyes que llegaran directamente hasta China, sino que el negocio se había reducido a escala regional o local; las mercancías iban pasando regiones hasta completar el tránsito. Si la ruta directa ya no era operativa, no era sólo necesaria la participación local en el comercio entre el medio y el extremo oriente, sino que era casi una demanda. De este modo se explica la creciente participación de dinastías locales y su papel cada vez más protagonista en un mundo islámico en transformación que fomentaba la acción regionalizada.

El Sudeste asiático, desde el siglo VII frecuentado por musulmanes en dirección a China, pasará de ser una región a evitar sobre la que se narraban hechos maravillosos (la literatura de maravillas o *'aġā'ib/عجائب*), a jugar un papel decisivo a partir del siglo XV como parte fundamental en la defensa de los intereses islámicos. En efecto, la iniciativa ibérica por desafiar la misma extensión de la ecúmene y crear nuevas rutas comerciales, pondrá en evidencia la incapacidad de respuesta islámica al dividirse en intereses regionales. El Sudeste asiático, embarcado en la creación de una regionalidad que participase en el gran puzzle en el que se había convertido el mundo islámico, se verá forzado a ser garante de los intereses islámicos al

jurisdiction and proprietary rights and complete control over traffic. The famous canal from Cairo to the Red Sea constructed in the time of Caliph 'Umar, suggests to us the treatment that would have been meted out to it if had been extended down to Farama near Port Said». Nuestra traducción.

⁸ Incluso según afirma J. Vernet, las infraestructuras antiguas se volvieron inoperativas: «A pesar del testimonio de al-Mas'ūdi de que ha visto buques similares a los del Índico en el Mediterráneo; de que las crónicas afirman que Tamal al-Zulfī, al atacar Salónica, llevaba en su flota navíos de los dos tipos, la existencia de los orientales en esas aguas ha sido discutida (...) Además, 'Amr al-'Ās, al conquistar Egipto, había ordenado dragar y poner en servicio el antiguo canal Faraónico o de Trajano (ahora recibió el nombre Jalīy Amīr al-Mu'minīn) que unía el Nilo con el mar Rojo y que permitió llegar a los barcos del Mediterráneo, cargados de cereales, hasta Yār, el entonces puerto de Medina. Circunstancias tectónicas y climáticas hicieron que el volumen de agua fuera disminuyendo hasta hacerlo impracticable un par de siglos más tarde» (VERNET, 1992: 222-223).

⁹ «A letter of 1288 indicates that the Mamluks wished to welcome the merchants of Yemen, India and China into Syria and Egypt, but such attempts had no very marked success. For the secret of the Indian Ocean trade route was its segmentation: each group –Karimi, Gujarati, Malay, Chinese– had its own area of operation, in which it tended to control shipping, and where many or most of the merchants who traveled the route were members of the locally dominant commercial group. Only the Portuguese irruption induced dramatic changes in this manner of conducting business». Nuestra traducción.

emerger las potencias ibéricas en Asia. Curiosamente, si desde la península ibérica el Islam había logrado crear la mayor ruta comercial hasta China en una conexión longitudinal hacia el este, desde la propia península ibérica dicha ruta será desvirtuada, primero retornando a una conexión directa hasta China (por los portugueses), y después con una nueva ruta en dirección al oeste (por los españoles).

En toda esta gran estrategia mundial que se había iniciado en Iberia desde al-Andalus a China, en el nuevo escenario moderno la expansión islámica devendrá regional mientras que la expansión ibérica será la que alcance impacto internacional. El Sudeste asiático, embarcado en el proceso de islamización para participar en el comercio mundial, de repente se encontrará aislado y sin el auxilio de un mundo islámico en descomposición. Allí donde el Islam había logrado alcanzar finalmente los confines del mundo, en una labor épica iniciada en el siglo VII, de súbito tendrá que hacer frente al cambio del orden internacional en el siglo XV. Se había logrado llegar al fin oriental de la ecúmene del mundo clásico, pero precisamente en el momento en que un «Nuevo Mundo» emergía, produciéndose el épico encuentro en los confines del oriente, en una Manila que comenzaba a islamizarse (DONOSO, 2014). He aquí la culminación decisiva que para el Islam tendrá el archipiélago filipino.

3. HACIA UN NUEVO PARADIGMA HISTORIOGRÁFICO

Durante los años setenta la efervescencia llevada a cabo en torno a la legitimidad histórica del Islam filipino culminó con la obra de uno de los principales intelectuales musulmanes del Sudeste asiático: César Adib Majul (1923-2003) (DONOSO, 2018a: 362-363). De padre sirio y madre mestiza hispanofilipina, Majul fue capaz de dar unidad y dimensión a los estudios islámicos en el país, como una disciplina comprensiva del pensamiento y la cultura en clave propiamente filipina. La coyuntura política durante la dictadura de Ferdinand Marcos, y el impacto causado por la obra *Muslims in the Philippines*, hizo que al año de su publicación, Majul fuera invitado en 1974 para dirigir el nuevo «Instituto de Estudios Islámicos» en el centro educativo estatal de mayor importancia: la Universidad de Filipinas.

La labor de Majul ha sido tan voluminosa y determinante para la historia reciente del Islam filipino, que en muchos aspectos no se ha sabido ir más allá de lo realizado por él hace cuarenta años. Su *Muslims in the Philippines* sigue marcando el paradigma histórico-político con el que se entiende o se debe entender a los musulmanes filipinos: como una historia de conflicto y lucha armada (las llamadas «guerras moras», y su extensión en época contemporánea) más que como una historia de contacto internacional y cultura globalizada.

En este sentido, los estudios islámicos filipinos aún arrastran la enorme influencia ejercida en los años setenta por Majul, quien redactó una obra magistral, pero en conformidad con los imperativos coyunturales de la época en la que le tocó vivir. Majul era perfecto hablante de castellano y empleó extensivamente la documentación española, especialmente fuentes secundarias, fuentes que en su mayoría estaban redactadas por militares españoles, y daban un punto de vista desde la historia militar. Partiendo en gran medida de este material histórico, su paradigma historiográfico abogaba por la inclusión de las comunidades musulmanas en el nacionalismo filipino y, en tal sentido, los moros constituían el primer elemento protonacional de «militancia en contra de la agresión colonial»:

Majul transplantó este marco anticolonial moderno al sur, en su enormemente influyente *Muslims in the Philippines* (1973), argumentando que cuatro siglos de enfrentamientos armados entre moros y españoles en el archipiélago respondían de forma coherente a una lucha protonacionalista. La publicación de la obra maestra de Majul coincidió con el surgimiento de un nuevo y revolucionario proyecto nacional, el de «Bangsamoro» (Pueblo Moro) (FEALY y HOOKER, 2006: 66).¹⁰

¹⁰ «Majul transposed this modern anti-colonial framework to the south in his enormously influential *Muslims in the Philippines* (1973), arguing that four centuries of armed clashes between Moros and Spaniards in the archipelago amounted to a coherent proto-nationalist struggle. The publication of Majul's magnum opus coincided with the emergence of a revolutionary new Bangsamoro (Moro People) national project». Traducción nuestra.

Al igual que al Islam en Filipinas como objeto de estudio, a César Majul se le ha hecho más caso como historiador que como pensador islámico, y mucha de su obra intelectual está esperando ser investigada y rescatada de los fondos del Instituto de Estudios Islámicos de la Universidad de Filipinas. Fue pionero en la investigación de las relaciones de los sultanatos filipinos con Brunéi y el sur de China, y el estudio de las fuentes auxiliares, como la epigrafía y la genealogía. Su recuperación como pensador e historiador desde una perspectiva civilizacional ayudará a reubicar el Islam filipino en un contexto internacional de interconexiones donde la cultura, como de hecho apuntaba su labor historiográfica, debía ser una aspiración ineludible.

Esto nos llevó desde el año 2008 a buscar elementos para poder realizar otra narración de hechos, para poder entender la historia del Islam filipino no como una «historia militar» en la que se sucedían diferentes etapas de «guerras moras», sino como un excepcional ejemplo de la expansión universal de la civilización islámica. En efecto, el archipiélago filipino es la frontera oriental del *Dār al-Islām*, como lo era en occidente al-Andalus. Precisamente ambas regiones entran en contacto, o pudieron haber entrado en contacto ya desde el siglo X (DONOSO, 2008).

Más que *deconstruir* iconos y prejuicios historiográficos, la idea fundamental que vertebraba nuestro trabajo era la de *construir* un nuevo relato plenamente anclado en la Filología, las Ciencias Humanas y la Islamología. ¿Cómo era posible seguir hablando de «descubrimiento» por parte de Magallanes, si tenemos numerosas noticias de andalusíes en Asia oriental desde el siglo X? ¿Cómo era posible hablar de «Edad Moderna» bajo imperios europeos, soslayando el modelo de mundo islámico de la ecúmene? ¿Cómo era posible estudiar a las numerosas comunidades musulmanas de esa «Era de los Descubrimientos», empleando únicamente fuentes europeas? Parece claro que en el actual paradigma, había y sigue habiendo una inmediata asunción del *De profundis* islámico: para el siglo XV el mundo islámico ya no existe, y a lo sumo existen comunidades dispersas por el planeta y dos imperios hegemónicos, el otomano y el safaví, perfectamente delimitados y delimitables. Consecuentemente, creímos que el primer paso era aproximarse con herramientas etnohistóricas a la complejidad con la cual se constituye una comunidad islámica:

Los sistemas generales que señalan un solo centro y una gran periferia son inaplicables como modelos explicativos cuando se aplican a los diversos fenómenos presentes en una religión mundial como el Islam, incorporando muchas culturas y estilos de vida. Éstos incluyen el Magreb, tierra por excelencia de morabitos y santones; el Irán chií; Turquía con su herencia otomana y centroasiática; África subsahariana, donde el sincretismo entre la religión animista tradicional y el Islam es a menudo evidente; el subcontinente indio culturalmente diverso, el Sudeste asiático; Arabia y el Cercano Oriente, las tierras originales del Islam; China, Afganistán y Asia Central, hogar de numerosos grupos étnicos y estilos de vida; las costas sinicizadas de los hui, descendientes de conquistadores árabes; turcomanos nómadas y seminómadas, uzbekos y otros, grupos sedentarios y habitantes de oasis; y las fronteras europeas del Islam, pasado y presente, España, Sicilia, los Balcanes y el Cáucaso (INSOLL, 1990: 15).¹¹

El Islam es un modelo de mundo exportado a comunidades de los cuatro puntos cardinales. Su uniformidad como religión y civilización no impide sin embargo ser transformado, digámoslo así, étnicamente. Reducir a las comunidades musulmanas del archipiélago filipino a una historia de conflicto, guerra y depauperación era y es privar a la historia de la humanidad de un caso culturalmente excepcional: el pueblo más oriental del planeta que ha adoptado el Islam para definir su sociedad civil.

El nuevo paradigma que planteamos en *Islamic Far East: Ethnogenesis of Philippine Islam* (2013) quería ir más allá de la historia nacional, para emplear el caso filipino en la identificación

¹¹ «General catch-all models such as those invoking a single centre and vast periphery are inapplicable as an explanatory device when applied to the diverse phenomena present in a world religion such as Islam, incorporating many cultures and lifestyles. These include Maghrib, land of the marabout or holyman and saint's tomb *par excellence*; Shi'ia Iran; Turkey with its ottoman and Central Asia heritage; sub-Saharan Africa, where syncretism between traditional animist religion and Islam is often evident; the culturally diverse Indian subcontinent and South-east Asia; Arabia and the Near East, the original lands of Islam; China, Afghanistan and Central Asia, home of numerous ethnic groups and lifestyles, Sinicized coastal Hui, descendants of Arab conquerors, nomadic and semi-nomadic Turkomen, Uzbeks and others, sedentary towns and oasis dwellers; and the European frontiers of Islam, past and present, Spain, Sicily, the Balkans and the Caucasus». Traducción nuestra.

de una «historia global del Islam». A través de conceptos islamológicos y el estudio de la geografía islámica, categorizamos los cuatro extremos de la expansión del *Dār al-Islām*, con el fin último de poder dar unidad a la conexión entre el *Magrib* y el *Mašriq*, entre el oeste y el este, entre el extremo occidental y el extremo oriental, entre al-Andalus y el archipiélago filipino. Obviamente el proyecto se inspiraba en los ensayos de Clifford Geertz y sus estudios relacionando Marruecos e Indonesia (GEERTZ, 1968), pero el trabajo ya no podía ser etnológico, sino etnohistórico. Y tampoco podía ser comparativo y quedar en una mera descripción de fenómenos similares, sino que debía adentrarse en la comprensión de los fenómenos desde el punto de vista *emic*, en este caso, desde la cosmovisión islámica.

El marco historiográfico que proponemos puede estudiar situaciones de contacto, pero no necesariamente europeas, ni cristianas o islamo-cristianas, ni necesariamente modernas, pues el ámbito cronológico que abarca puede remontarse hasta la fundación de la primera mezquita en China en el siglo VII d. C.¹² No se busca –o no es el cometido principal– por lo tanto hacer una historia de los imperios europeos, sus «contactos» con sociedades indígenas, y las transformaciones sociales y culturales producidas como consecuencia de dicho contacto, ya sea a nivel microhistórico o macrohistórico. Ciertamente la actual «historia conectada» es un avance metodológico irreversible, desde Gruzinski a Subrahmanyam, y es aquí donde debemos de situar cualquier trabajo que en la actualidad pretenda hablar de una globalidad histórica (SUBRAHMANYAM, 1997; BERTRAND, 2015). Pero nuestro interés, partiendo desde la Islamología, es identificar la adopción de prácticas, concepciones, instituciones y ritos islámicos por parte de sociedades localizadas en los extremos de la ecúmene islámica, sobre todo empleando una metodología filológica, con el fin de reconstruir, no sólo los contactos y transformaciones culturales como agentes que han adoptado el Islam, sino la vinculación de estas sociedades, a través del hecho religioso y civilizacional, a una unidad de mundo (DONOSO, 2015). Una unidad en la diversidad, analizada sobre todo a través de fuentes indígenas. Efectivamente, frente a las fuentes fácticas occidentales, las fuentes vernáculas pueden y suelen dar un estado de cosas ajeno a la racionalidad que pretende el historiador *à la mode*. Éste es, por ejemplo, el caso que analizaremos en este trabajo, la presencia de Alejandro Magno en la islamización del archipiélago filipino, presencia si queremos mítica, fantástica, ideológica, pero sin duda coránica, y desde un punto de vista coránico es como se debe de entender.

Esta idea de Islam global, como venimos diciendo, necesita un marco macrohistórico unitario, pero al mismo tiempo requiere visibilizar la particularidad local de la materialización islámica o, en otras palabras, la génesis y vivencia islámicas de una comunidad concreta. Para el caso filipino, no parece ocioso mencionar el modelo propuesto por la teoría del *pantayong pananaw* («perspectiva desde nosotros para nosotros»), a pesar de sus muchas limitaciones y exclusivismo en el uso de la lengua filipina. Creemos sin embargo que la perspectiva *emic* defendida por Zeus Salazar en el estudio de las comunidades filipinas, tanto en mentalidades como en simbolismos, puede ayudar a entender de mejor forma la materialización del Islam en el archipiélago filipino (SALAZAR, 2009). Es decir, no sólo emplear fuentes vernáculas, sino también intentar emplear una perspectiva vernácula para entender los fenómenos.

En fin, un caso concreto de lo que venimos proponiendo podría ser la recuperación de los manuscritos *ŷāwī* en lenguas vernáculas del archipiélago, principalmente tausug y maguindanao, y su «contacto» con lo sucedido en la península ibérica después de la desaparición de al-Andalus, esto es, el surgimiento de un aljamiado en lengua castellana por parte de los moriscos. No sería simplemente «comparar» los dos fenómenos como hechos aislados, sino «conectarlos» para mostrar el uso de la escritura árabe en los dos extremos del mundo islámico y, al mismo tiempo, la «conexión» de ambos extremos al aljamiar los moros del

¹² Según los anales chinos, el primer testimonio de presencia islámica en China data del 651 d.C., año en que una comitiva diplomática enviada por el califa 'Utmān se presentó en la corte imperial Tang, según la tradición islámica china, bajo la dirección del compañero del Profeta Sa'd ibn Abū Waqqās, quien está considerado como el fundador del Islam chino (PILLSBURY, 1984). Dada la falta de pruebas históricas sobre la presencia de Sa'd ibn Abū Waqqās, algunos historiadores la vinculan a otras tradiciones populares: «We have no historical evidence that Sa'ad Waqqas, the Prophet's maternal uncle, actually traveled to China, and the Tang Emperor surely neither edited the Koran nor tolerated being reproved as an idolator. But stories such as these, popular and never refuted within Sino-Muslim communities, place Muslims in China very early in Islamic history» (LIPMAN, 1998: 25). El folklore de los musulmanes

1 torno a la unidad del *Dār al-Islām*, por ejemplo el interesante trabajo de

archipiélago filipino la lengua castellana, como habían hecho los moriscos españoles en la península ibérica (DONOSO, 2018b).

Pasamos a continuación a estudiar un caso microhistórico concreto, el de la mención de Alejandro Magno en las társilas (fuentes genealógicas) filipinas, para conectarlo con la figura coránica de Dū l-Qarnayn y el imperativo islámico que otorga este personaje como primer profeta islámico enviado a los confines del mundo.

4. DŪ L-QARNAYN EN EL CORÁN

El Corán, como revelación definitiva, hace mención de revelaciones que fueron transmitidas previamente. Dentro de este contexto en donde el mensaje coránico recoge tradiciones previas hay que señalar la existencia de numerosas aleyas donde se narran las acciones de un personaje considerado coránicamente como el primer enviado y profeta a los confines del mundo: Dū l-Qarnayn / ذوالقرنين, «el Bicornes»:

Corán [18: 83-91]:

Te preguntarán por el Bicornes. Di: «Voy a contaros una historia a propósito de él».

Le habíamos dado poderío en el país y le habíamos facilitado todo.

Siguió, pues, un camino

hasta que, a la puesta del sol, encontró que éste se ocultaba en una fuente pecinosa, junto a la cual encontró a gente.

Dijimos: «¡Bicornes! Puedes castigarles o hacerles bien»

Dijo: «Castigaremos a quien obre impíamente y, luego, será llevado a su Señor, que le infligirá un castigo horroroso»

Pero quien crea y obre bien tendrá como retribución lo mejor y le ordenaremos cosas fáciles.

Luego, siguió otro camino

hasta que, a la salida del sol, encontró que éste aparecía sobre otra gente a la que no habíamos dado refugio para protegerse de él.

fue. Nosotros teníamos pleno conocimiento de lo que él tenía (CORTÉS, 2002: 359-360).¹³

Con el significado de «El de los dos cuernos / Bicornes», Dū l-Qarnayn representa una figura mítica en la civilización islámica. A partir de estas menciones coránicas, toda una tradición narrativa, cuentística e incluso folklórica se desarrolla en el mundo islámico en torno a la figura de Dū l-Qarnayn (Doufikar-Aerts, 2010). La identificación de este personaje coránico con una figura histórica o veterotestamentaria fue relacionando al «Bicornes» con Alejandro Magno / Μέγας Αλέξανδρος. Diferentes tradiciones orales y narrativas sobre la materia de Alejandro –especialmente la tradición persa del *Romance de Alejandro* (MANTEGHI, 2018)– completaron de este modo el nombre como Iskandar Dū l-Qarnayn.

Si bien los autores del mundo islámico clásico hicieron un uso extensivo y constante de la identificación entre Dū l-Qarnayn y Alejandro Magno, se ha cuestionado esta vinculación dado que el Corán no es explícito al respecto:

¿Qué seguros podemos estar de que los dos son el mismo personaje? Muchos eruditos del Corán han disputado la identificación, y es necesario separar cuidadosamente los hilos de los desarrollos, que son la fuente de algunas confusiones en las discusiones sobre el Alejandro árabe (STONEMAN, 2003: 7).¹⁴

¹³ Para las citas coránicas empleamos siempre la traducción al español realizada por Julio Cortés contrastada con la versión original y traducción inglesa de Muhammad Taqī-ud-Din al-Hilālī & Muhammad Muhsin Khān, *Translation of the meaning of the Noble Qur'ān in the English Language*, King Fahd Complex for the Printing of the Holy Qur'ān, Medina, 1417 H.

¹⁴ «How sure can we be that the two figures are the same? Many Qur'anic scholars have disputed the identification, and it is necessary to pick apart carefully the strands of developments, which are the source of some confusions in discussions of the Arabic Alexander». Nuestra traducción. Por ejemplo, uno de los grandes comentaristas coránicos contemporáneos, Bediüzzaman Said Nursi (1878-1960), autor de la monumental *Risale-i Nur*, negó la identificación: «I do not agree with those who claim that Dhu'l-Qarnayn was Alexander the Great. First of all, the name does not fit this. Some interpreters of the Qur'an assert that he was a king, while according to some, he was an angel, others that we was a Prophet, and the are some who think that he was a saint. What is certain in the Qur'an is that

Sin embargo, multitud de narraciones, historias, poemas y folklore islámico está vinculado a la figura de Dū l-Qarnayn en su adscripción con Alejandro Magno. Así, el motivo «Iskandar Dū l-Qarnayn» acabó constituyendo para el siglo IX d.C. una de las materias recurrentes en la literatura de maravillas, siendo innumerables los *'aġā'ib* (*mirabilia*) en los que aparece esta figura.¹⁵ Como motivo gestado en la esfera de la tradición persa, no es sorprendente que acabara embarcándose en el puerto de Siraf para unirse a la construcción del imaginario islámico de la ruta de China (GRIGNASCHI, 1993).

La construcción del mito sobre Dū l-Qarnayn se inicia en el mismo Corán, pues en la azora *al-Kahf* se describe un hecho singular sobre la construcción de una gran muralla en los confines del mundo. El Bicornio, después de haber dado ejemplo al poniente y al levante del mundo, donde se pone y donde sale el sol, irá a los confines septentrionales para construir una barrera que separe a las naciones de las hordas de Gog y Magog (Yā ŸūŸ wa-MāŸūŸ / ياجوج وماجوج):

Corán [18:93-95]:

Hasta que, llegado a un espacio entre los dos diques, encontró del lado de acá a gente que apenas comprendía palabra.

Dijeron: «¡Bicornio! Gog y Magog corrompen en la tierra. ¿Podríamos retribuirte a cambio de que colocaras un dique entre nosotros y ellos?»

Dijo: «El poderío que mi Señor me ha dado es mejor. ¡Ayudadme esforzadamente y levantaré una muralla entre vosotros y ellos!» (CORTÉS, 2002: 360).

Dū l-Qarnayn será considerado como el primer enviado a los confines del mundo, el primer musulmán del que tendrán noticias las naciones en los extremos de la tierra, en este caso «el caos que corrompe» simbolizado en Gog y Magog (SEYED-GOHRAB, 2007). En términos coránicos, Dū l-Qarnayn construirá una barrera que separe a las naciones de este peligro. Al-Mas'ūdī ofrece un texto valiosamente significativo que aparece al comienzo de su obra *Kitāb al-tanbīh wa-l-išrāf* en la sección «Sobre la tierra y su forma». En él se puede entender claramente cómo vincula la barrera coránica que construyera Dū l-Qarnayn para proteger al mundo del caos, con la figura de Alejandro/ Iskandar y la muralla levantada desde Corea a través de la frontera de China:

En el confín del mundo habitado en el extremo oriental hacia los límites de China y Silā [Corea], se encuentra la muralla de Gog y Magog que construyó al-Iskandar, para proteger que Gog y Magog no propagasen el caos en la tierra.¹⁶

Así pues, es el propio al-Mas'ūdī el que en el siglo X d.C. menciona el nombre de Iskandar vinculándolo con el hecho coránico de la barrera construida por Dū l-Qarnayn contra Gog y Magog. Se debe de entender por lo tanto que en el siglo X, cuando el imaginario árabe de la ruta de China ya estaba consolidado, la vinculación que realiza al-Mas'ūdī se produzca a raíz de figurarse cómo encajar los datos heredados en una concepción de mundo, en este caso la

Qarnayn was one who was confirmed and strengthened by God and who caused a barrier to be built between certain civilized and uncivilized peoples» (NURSI, 2008, 61).

¹⁵ Hay que señalar que el arabismo español fue pionero en el estudio de esta materia. Así, Emilio García Gómez estudió el cuento morisco de la «Historia de Dulcarnain Abumaratsid el Hinyarí y Cuento del ídolo del rey y su hija», en su vinculación con *El Criticón* de Gracián, señalando por ejemplo: «Al enumerar los pueblos que en sus correrías sojuzgó Dulcarnain, se citan con pormenorizada prolijidad los pueblos colindantes con el corazón del islam: la Arabia y el Irac [...] Las descripciones de enormes y monstruosos ídolos o de simulacros que representan los astros, las inscripciones jeroglíficas o revesadas, las alusiones a viejísimos imperios o largas dinastías, que en esta introducción se encuentran, no pueden en ningún caso referirse a España, y entran, en cambio, de lleno en el ciclo de historias que reflejan el estupor de los musulmanes, en sus dilatadas conquistas, ante los monumentos de las milenarias civilizaciones asiáticas [...] Pertenece nuestro relato a ese grupo de historias marítimas árabes –Simbad el marino [...]– que no tienen par en la literatura universal: las historias de navegación por un mar sin historia, lleno de islas desiertas y de puertos inesperados», en «Un cuento árabe, fuente común de Abentofáil y de Gracián», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1926, 38-39.

¹⁶ Versión española nuestra. Texto original:

وأقصى العمران في المشرق أقصى حدود بلاد الصين والسبلي إلى أن ينتهي ذلك إلى ردم ياجوج وماجوج الذي بناه الإسكندر دافعاً لياجوج وماجوج عن الفساد في الأرض.

Edición árabe: *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, edidit M. J. de Goeje. Pars octava. *Kitāb at-Tanbīh wa'l-Ischrāf*, auctore al-Masūdi, Brill, Leiden, 1894.

cosmografía coránica. Iskandar, ineluctablemente, estaba ya asociado a la figura coránica de Dū l-Qarnayn y, lo más importante, la asociación representaba el primer profeta del Islam en los confines del mundo oriental. Ya no se trataba por lo tanto de que desde la narración coránica la materia helénica y persa de Alejandro Magno generase un corpus de relatos de maravillas y nutriese otros *'aġā'ib*, sino que la transformación tenía transcendentales consecuencias islamológicas.

5. ISKANDAR DŪ L-QARNAYN EN EL SUDESTE ASIÁTICO

En efecto, Iskandar Dū l-Qarnayn / إسكندر ذو القرنين acabará siendo una prerrogativa islámica de primera magnitud en la expansión del Islam en Asia oriental. Así, como primer mensajero a los confines del mundo oriental, su mención es *conditio sine qua non* de la génesis del proceso de islamización:

La posición de Alejandro, o Iskandar, en el Islam puede compararse con la de Julio César en el cristianismo: ambos cumplieron un destino como precursores que conquistaron providencialmente, y así se prepararon, o «prepararon el camino», para el establecimiento de una religión mundial (GLASSÉ, 2003: 38).¹⁷

La ecuación tiene un resultado inmediato, y es la de que cualquier invocación de legitimidad y soberanía islámica en Asia oriental deberá empezar remitiendo a la figura genésica del Islam en esta parte de la ecúmene: Iskandar Dū l-Qarnayn. Si la figura de Dū l-Qarnayn será importante en lo que respecta al Islam en China (como héroe islámico contra las hordas de Gog y Magog), definitivamente será fundamental para explicar la justificación de la islamización del Sudeste asiático.

Hikayat Raja-Raja Pasai (c. siglo XIV) es la primera historia del mundo malayo islamizado, y cuenta cómo Merah Silu por mediación de un sueño en el que ve a Mahoma, se convierte al Islam hacia el año 1267 con el nombre de sultán Malik al-Ṣāliḥ / السلطان الملك الصالح (HILL, 1960). El dato está contrastado por la existencia de su lápida funeraria fechada el 1297, con un estilo epigráfico procedente de Cambay (actual Khambhat) en Gujarat, lo que pone de manifiesto la importancia del comercio con la India en la islamización del occidente del Sudeste asiático (YATIM, 1988; GUILLOT y KALUS, 2008). Un dato importante que aparece en *Hikayat Raja-Raja Pasai* es la primera mención de Iskandar Dū l-Qarnayn en el mundo malayo:

El valor histórico de las crónicas aún no se ha sido completamente explicado. Títulos como Megat Skandar [...], por ejemplo, pueden demostrar que la leyenda de Alejandro era conocida en Pasai [norte de Sumatra] desde el siglo XIII (WINSTEDT, 1969: 156).¹⁸

Si la mención de la figura de Iskandar Dū l-Qarnayn aparece ya en la historia del primer sultanato malayo en el siglo XIII d.C., quiere decir que el uso que se hizo del nombre respondía ya a una intención consciente por obtener la prerrogativa coránica para legitimar religiosamente el acceso al título como soberano islámico.

Así, no será en el siglo XV con el sultanato de Malaca, sino en el siglo XIII con el sultanato de Samudra-Pasai, cuando se dé origen y se apropie la figura de Alejandro Magno en la historiografía malaya con el propósito de obtener la inmediata legitimidad islámica.¹⁹ Teniendo en cuenta que Samudra-Pasai fue un sultanato notablemente influido por la India, habría que entender que la figura y mito de Iskandar Dū l-Qarnayn / Alejandro Magno llegaría al Sudeste asiático posiblemente por medio de la cultura persa de las cortes indias, en especial del sultanato de Delhi.

¹⁷ «The position of Alexander, or *Iskandar*, in Islam may be compared to that of Julius Caesar in Christianity: both fulfilled a destiny as forerunners providentially conquering, and so preparing, or “making straight the way”, for the establishment of a world religion». Traducción nuestra.

¹⁸ «The historical value of chronicles has not yet been fully worked out. Titles like Megat Skandar [...], for example, may go to show that the Alexander legend was known in thirteenth-century Pasai». Traducción nuestra.

¹⁹ «Iskandar Zulkarnain was indeed considered by Muslim as a great pious person [...] Thus his act is a divine model and it was very significant so that it should be repeated again by the author of *Sejarah Melayu*» (Othman, 2008: 102)

En cualquier caso, y centrándonos en nuestro interés, a partir de este momento se puede decir que en la constitución de la legitimidad islámica en el mundo malayo ya no se dudará de la necesidad de remontarse hasta este mito fundacional coránico. Como sucede en Malaca, el siguiente sultanato que aparece en la región, donde la mención es completamente explícita:

Así es como comienza la historia según el relato que hemos recibido: Cuando Rajá Iskandar, el de los dos cuernos, hijo de Raja Darab, un romano del país de Macedonia, se dispuso a visitar el oriente, llegó a la frontera de la India. Allí residía un cierto rajá, llamado Rajá Kida Hindi, cuyo reino era tan vasto que dominaba la mitad de toda la India [...] Y Rajá Kida Hindi fue derrotado por Rajá Iskandar y fue capturado vivo, por lo que Rajá Iskandar le ordenó aceptar la verdadera fe. Y así lo hizo y se convirtió en musulmán, abrazando la religión de Abraham, el amigo elegido de Dios (con Él sea la paz) (BROWN, 1970: 2).²⁰

De este modo comienzan los anales malayos, *Sĕjarah Mĕlayu*, la narración de la fundación del sultanato de Malaca. Rāya Iskandar Dū l-Qarnayn –transformado ahora en rajá–, dará explicación al proceso de islamización del mundo malayo: desde el paganismo al Islam, desde el rajá al sultán, desde Sri Vijaya a Malaca. En aras de legitimar su advocación islámica, la monarquía de Malaca debía transfigurar su pasado hindo-budista en la más escrupulosa autoridad coránica y, en tal sentido, no era otro el imperativo: Dū l-Qarnayn era el primer mensajero coránico al oriente del mundo, y hasta él se debía remontar la legitimación.

Del mismo modo que el mundo cristiano empleará la figura del Preste Juan para justificar la cristianización de Asia, el papel de Dū l-Qarnayn responde a principios semejantes. Así pues, no se trata de un elemento hermenéutico con el cual se pueda estar de acuerdo o no: Iskandar Dū l-Qarnayn es pilar capital para explicar cómo la población malaya justificó el proceso por el cual abandonó una tradición secular hindo-budista y adoptó un Estado islámico bajo la forma de sultanato. Cuando en la *Sĕjarah Mĕlayu* se deba comenzar la relación cronológica de los sultanes de Malaca y de deba explicar de dónde proviene su legitimidad islámica, la primera autoridad que se mencione en la cadena de transmisión de la soberanía (*silsila* / سلسلة) será, inexcusablemente, la de Dū l-Qarnayn.

6. ALEJANDRO MAGNO EN EL ARCHIPIÉLAGO FILIPINO

Las fuentes islámicas filipinas más importantes están compuestas por diferentes tradiciones orales que relatan la sucesión genealógica de las familias aristocráticas (*datos*, rajás y sultanes), que en algún momento han sido puestas por escrito, las más antiguas en malayo y posteriormente en lenguas autóctonas. Estas tradiciones orales de carácter genealógico se denominan társilas, desde el árabe *silsila* ('cadena'), y su principal función es establecer la sucesión de linajes con el fin de legitimar el poder político y la propiedad de los dominios y tierras ancestrales.

El fenómeno de la társila es usual en el espacio marítimo del Sudeste asiático, aunque en su conformación intervienen elementos indiscutiblemente islámicos, como la validación a través de autoridades, *isnād* / إسناد, propia de las tradiciones proféticas islámicas. El *isnād* se articula para dar validez a un poder político que se asienta en la descendencia del Profeta (*Ahl al-Bayt* / أهل البيت) y en particular en la figura del *šarīf* - *sayyid* / شريف - سيد (KAZUO, 2004):

Escribiendo desde Malaca en 1556, el jesuita Baltasar Díaz denuncia el paso de predicadores musulmanes «bajo el pretexto de ser mercaderes» en barcos portugueses como «una de las ofensas más graves que se le puede ofrecer a Dios nuestro Señor», y relata una experiencia personal. En el barco en el que vino de la India, uno de sus compañeros de viaje era un moro,

²⁰ «Now this is how the story begins according to the account we have received: –When Raja Iskandar, the Two-Horned, son of Raja Darab, a Roman of the country of Macedonia, set out to visit the East, he came to the frontier of India. Now there was a certain Raja, by name Raja Kida Hindi, whose kingdom was so vast that he held sway over half of all India (...) And Raja Kida Hindi was defeated by Raja Iskandar and was captured alive, whereupon Raja Iskandar lid so and became a Muhammadan, embracing the religion of Abraham, raducción nuestra.

«que se proclamaba pariente de Mahoma», que se dirigía a Borneo para unirse a un compañero que «ya había convertido en moros a la mayor parte de ese paganismo» (SCOTT, 1992: 29).²¹

Con la legitimación islámica sancionada por la descendencia directa del Profeta Mahoma que otorga el *šarif*, el otro elemento fundamental para validar el *isnād* es la descendencia indígena. Así pues, es precisamente a través de matrimonios interraciales como se originan los sultanatos malayos, conjugando ambas autoridades: la indígena y la islámica. En cualquier caso, como queda dicho la legitimación islámica en el extremo oriental del mundo conocido requería de una sanción extraordinaria, una sanción que hiciera efectiva la pertenencia a la esfera religiosa del mundo islámico. Tal sanción se hará efectiva a través de la legitimación otorgada por el «profeta coránico del fin del mundo».

Siguiendo el modelo de sultanato malayo que Malaca inaugura, otros soberanos del Sudeste asiático que quieran constituir sultanatos invocarán imperativamente la advocación de *Dū l-Qarnayn* en su proceso de legitimación. De forma significativa, se puede rastrear el proceso de islamización de la región estudiando las cadenas de transmisión (*silsila*) de los diferentes sultanatos y cómo la figura de *Dū l-Qarnayn* se transmitió y reflejó. Así, si la presencia de esta figura aparece perfectamente ubicada en los anales malayos como primer eslabón en la legitimación islámica, a medida que se expanda hacia el este, y a medida que se distancie de las áreas vertebrales, el Islam se transmitirá de forma más difusa, a la par que la mención de Alejandro. En otras palabras, ya no existirá una perfecta claridad de los imperativos islámicos a la hora de legitimar la cadena de transmisión, y el grado directo o indirecto de la presencia de Iskandar *Dū l-Qarnayn* nos hablará de cómo se produjo el proceso de islamización. Así se puede ver al menos para el caso del sultanato de Sulú en el archipiélago filipino:

La leyenda de Iskandar (Alejandro Magno) que figura prominentemente en la *Sejarah Melayu* (Anales Malayos) no se encuentra en la Genealogía de Sulú. Sin embargo, Alejandro Magno se encuentra en varias tradiciones orales en Sulú, ya sea por haber venido a Sulú o por haber enviado allí a algunos de los primeros habitantes. No ha habido ningún intento serio de vincular a Alejandro Magno con ninguno de los sultanes de Sulú. Tal como están las cosas, con la ascendencia reclamada por los sultanes de Sulú, un griego más en la lista habría sido superfluo (MAJUL, 1999: 7).²²

Como hemos señalado, ciertamente la mención no es superflua. Majul se ofuscó por los numerosos elementos paraliterarios que rodeaban las társilas filipinas, lo que le impidió percatarse del motivo real de la presencia de Alejandro en los sultanatos malayos occidentales. Para el caso de un sultanato malayo oriental, como el sultanato de Sulú, la presencia de *Dū l-Qarnayn* no es tan anecdótica o 'superflua' como parece. Así, a pesar de que ningún sultán adoptó su nombre, sí podemos observar una mención explícita de *Dū l-Qarnayn* en la társila de Sulú, lo que nos indica que ha existido en algún momento una transmisión directa, una islamización rigurosa. Eventualmente, la advocación se transformaría para ajustarse a las realidades indígenas (del mismo modo que *Dū l-Qarnayn* acabó siendo rajá en Malaca):

Las tradiciones afirman que Tuan Mashai'ka era hijo de Jamiyun Kulisa e Indara Suga, quienes llegaron a Sulú con Alejandro Magno [...] La creencia común entre los joloanos de que Alejandro Magno invadió su isla es uno de los muchos indicios que llevan a uno a pensar que la mayoría de sus conocimientos y tradiciones llegaron por el camino de Malaca o Johor, y posiblemente Tuan Masha'ika vino de la misma dirección. Por lo tanto, parece que la dinastía de Sipad [antiguos

²¹ «Writing from Malacca in 1556, Jesuit Baltasar Diaz labels the passage of Muslim teachers “under the pretence of their being merchants” in Portuguese ships “one of the gravest offences that could be offered God our Lord”, and recounts a personal experience. In the ship in which he came from India, one of his fellow passengers was a Moro, “proclaiming himself a relative of Muhammad”, who was on his way to Borneo to join a companion who “has already made Moros of the major part of that paganism”». Nuestra traducción.

²² «The Iskandar (Alexander the Great) legend which figures prominently in the *Sejarah Melayu* (Malay Annals) is not found in the Sulu Genealogy. However, Alexander the Great is found in various oral traditions in Sulu either as having come to Sulu or to have sent there some of the first inhabitants. There has been no serious attempt to link Alexander the Great to any of the Sulu sultans. As it is, with the elaborate ancestry claimed for the Sulu sultans, one more Greek on the list would have been superfluous». Nuestra traducción.

soberanos de Sulú] fue suplantada por un elemento extranjero representado por Tuan Masha'ika (SALEEBY, 1963: 38-39).²³

Si ciertamente la influencia de Malaca es constante en todos los sultanatos malayos, la mención de Iskandar Dū l-Qarnayn en la társila de Sulú no puede simplemente circunscribirse a este único aspecto. La motivación, como ha quedado señalada, es de cariz islamológica, el imperativo requerido para que un sultán malayo pueda arrogarse la autoridad coránica, la autoridad de proceder y establecer su mandato en virtud del primer mensajero musulmán en los confines orientales del mundo.

Si en el occidente islámico la práctica común de las dinastías es inventar genealogías para que los soberanos pertenezcan a la familia del Profeta, en oriente, ante la genética imposibilidad de esta filiación, se hace remontar el linaje a un maestro predicador, a uno de los *majdūmūn* (Donoso, 2013: 139-142), o mejor, a un personaje coránico, al personaje que según el Corán fue el primer profeta en los confines del mundo. Tal y como se refleja en la tradición y en la társila de Sulú, la presencia de Alejandro Magno no hace sino testificar de facto la llegada del Islam al archipiélago filipino, y la constitución de un Estado islámico en forma de sultanato.

7. CONCLUSIÓN

Durante las últimas décadas se ha mantenido prácticamente sin alteraciones el relato de la historia del Islam en el archipiélago filipino. Desde una obra magna redactada por César Majul, no se ha podido trascender el argumento esencial, y entender que, más allá de los datos militares ofrecidos por las fuentes occidentales, hay todo un mundo islámico. Se trata de un mundo global que no sólo llega al Sudeste asiático, a Brunéi y a China (como bien sospechaba el propio Majul), sino que alcanza a la propia península ibérica. Y es un mundo interconectado, durante la época andalusí, pero también posteriormente, pues es ésta la región de la cual salieron los 'conquistadores' que acabaron reduciendo a los musulmanes más orientales del mundo al concepto de *moro*, el mismo concepto empleado para «exotizar» a los propios musulmanes occidentales. Esta globalidad, y esta interconexión, pueden ofrecer otra lectura (no exótica) de la historia.

Creemos que es necesario comenzar a valorar un cambio en la aproximación al objeto de estudio, a través de la recuperación filológica e histórica de otras fuentes más allá de las occidentales, que puedan ofrecer un relato desde la propia concepción islámica y vernácula para no sólo «conectar» las diferentes comunidades islámicas del mundo, sino lograr entender el Islam global como forma de vida, cultura y expresión de muy diferentes pueblos a lo largo de la ecúmene. El mito de Iskandar Dū l-Qarnayn es un ejemplo, sin duda esencial, para entender el modelo coránico y la aplicación concreta de la legitimidad islámica en la fundación de sultanatos en el Sudeste asiático, hasta llegar a la aparición de la figura de Alejandro Magno en las társilas del sultanato de Sulú en el archipiélago filipino.

8. REFERENCIAS

- BAKAR, O. (2016): *Qur'anic Pictures of the Universe. The Scriptural Foundation of Islamic Cosmology*, Universiti Brunei Darussalama, Brunéi.
- BERTRAND, R. (2015): «Historia global, historias conectadas: ¿un giro historiográfico?», en *Prohistoria* 18 (24): 3-20.
- BROWN, C.C. (1970): *Sĕjarah Mĕlayu or Malay Annals*, Oxford University Press, Kuala Lumpur.
- CERULLI E.; BOMBACI, A. (eds.) (1970): *Abū 'Abd Allāh Muḥammad ibn Muḥammad ibn 'Abd Allāh ibn Idrīs al-Idrīsī, Opus Geographicum*, Istituto Universitario Orientale, 9 vols., Nápoles.
- CORTÉS, J. (2002): *El Corán*, Herder, Barcelona.

²³ «The traditions state that Tuan Mashai'ka was the son of Jamiyun Kulisa and Indara Suga, who came to Sulu with Alexander the Great (...) The common believe among the Sulus that Alexander the Great invaded their island is one of many indications which lead one to think that most of their knowledge and traditions came by the way of Malacca or Juhur, and possibly Tuan Masha'ika came from the same direction. It does seem therefore as if the dynasty of Sipad was supplanted by a foreign element represented by Tuan Masha'ika». Nuestra traducción.

- DONOSO, I. (2008): «Al-Andalus and Asia: Ibero-Asian Relations before Magellan», en: idem (ed.), *More Hispanic than We Admit. Insights into Philippine Cultural History*, Vibal Foundation, Quezon City: 9-35.
- DONOSO, I. (2013): *Islamic Far East: Ethnogenesis of Philippine Islam*, Universidad de Filipinas, Quezon City.
- DONOSO, I. (2014): «Manila y la empresa imperial del Sultanato de Brunéi en el siglo XVI», *Revista Filipina*, 2 (1): 14-24.
- DONOSO, I. (2015a): «El Pacífico en la historia del islam», en S. BERNABÉU, C. MENA y E.J. LUQUE AZCONA (coords.), *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, Universidad de Sevilla, Sevilla: 57-78.
- DONOSO, I. (2015b): «The Philippines and al-Andalus: Linking the Edges of the Classical Islamic World», *Philippine Studies: Historical and Ethnographic Viewpoints* 63 (2): 247-273.
- DONOSO, I. (2016): «El viaje andalusí al Extremo Oriente: peregrinación, comercio y diáspora», en K. HERBERS y H.C. LEHNER (eds.), *Unterwegs im Namen der Religion II / On the Road in the Name of Religion II Wege und Ziele in vergleichender Perspektive – das mittelalterliche Europa und Asien / Ways and Destinations in Comparative Perspective – Medieval Europe and Asia*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart: 241-255.
- DONOSO, I. (2018a): «El pensamiento islámico en la construcción contemporánea del Sudeste asiático», *eHumanista/IVITRA*, 13: 353-370.
- DONOSO, I. (2018b): «Aljamiado Hispanofilipino: Spanish Language in Philippine Jawi Script», *Philippine Studies: Historical and Ethnographic Viewpoints*, 66 (1): 49-76.
- DOUFIKAR-AERTS, F. (2010): *Alexander Magnus Arabicus: A Survey of the Alexander Tradition Through Seven Centuries from Pseudo-Callisthenes to Šūrī*, Lovaina, Peeters.
- FEALY, G.; HOOKER, V. (eds.) (2006): *Voices of Islam in Southeast Asia. A Contemporary Sourcesbook*, ISEAS, Singapur.
- FERRAND, G. (1913): *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extrême-Orient du viiie au xviiiie siècles*, Ernest Leroux, Paris.
- FERRAND, G. (1921-23): *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV^e et XVI^e siècles, reproduits, traduits et annotés*, 3 vols., Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris.
- FERRAND, G. (1922): *L'Empire sumatranais de Çrivijaya*, Librairie Orientaliste, Paris.
- FERRAND, G. (1928): *Introduction a l'astronomie nautique arabe*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris.
- FRANCO SÁNCHEZ, F. (2005): «El occidente musulmán en los mapas del Mediterráneo de la 'escuela de al-Balī (s. IV H./ X. J.C.)'», en A. PLANET y F. RAMOS (eds.), *Relaciones Hispano-Marroquíes: Una vecindad en construcción*, Ediciones del oriente y el mediterráneo, Guadarrama: 35-62.
- GARCÍA GÓMEZ, E. (1926): «Un cuento árabe, fuente común de Abentofáil y de Gracián», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 30: 1-67; 241-269.
- GEERTZ, C. (1968): *Islam Observed: Religious Development in Morocco and Indonesia*, Yale University Press, New Haven & London.
- GLASSÉ, C. (ed.) (2003): *The New Encyclopedia of Islam*, Londres & Walnut Creek, Rowman & Altamira.
- GOEJE, M. J. de (1894): *Bibliotheca Geographorum Arabicorum. Pars octava. Kitāb at-Tanbīh wa'l-Ischrāf, auctore al-Masūdī*, Brill, Leiden.
- GRIGNASCHI, M. (1993): «La figure d'Alexandre chez les Arabes et sa genèse», *Arabic Sciences and Philosophy*, 3 (2): 205-234.
- GUILLOT, C. ; KALUS, L. (2008): *Les monuments funéraires et l'histoire du sultanat de Pasai à Sumatra (XIIIe-XVIe siècles)*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris.
- HAMIDULLAH, M. (1953): *The Muslim Conduct of the State, being a treatise on Siyar, that is Islamic notion on Public international Law, consisting of the laws of Peace, War and Neutrality, together with precedents from orthodox practice and preceded by a historical and general introduction*, Muhammad Ashraf, Lahore.
- HERNÁNDEZ JUBERÍAS, J. (1996): *La Península imaginaria. Mitos y leyendas sobre al-Andalus*, CSIC, Madrid.
- HILL A.H. (1960): «Hikayat Raja-Raja Pasai», *Journal of the Malayan Branch, Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, Kuala Lumpur 22 (2): 1-215.

- INSOLL, T. (1990): *The Archaeology of Islam*, Blackwell, Oxford.
- KAZUO, M. (2004): «Toward the Formation of Sayyido-Sharifology: Questioning Accepted Fact», *The Journal of Sophia Asian Studies*, 22: 87-103.
- KING, D. A. (1999): *World-Maps for Finding the Direction and Distance to Mecca: Innovation and Tradition in Islamic Science*, Brill, Leiden.
- LIPMAN, J.N. (1998): *Familiar Strangers: A History of Muslims in Northwest China*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- MANTEGHI, Haila (2018): *Alexander the Great in the Persian Tradition: History, Myth and Legend in Medieval Iran*, I.B.Tauris, London.
- MAJUL, César Adib (1999): *Muslims in the Philippines*, Universidad de Filipinas, Quezon City.
- MAQBUL Ahmad S. et al. (1986): «Hind», en *Encyclopaedia of Islam*², vol. 3, Brill, Leiden: 404-415.
- MIQUEL, A. (1975): *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du 11e. siècle. Géographie arabe et représentation du monde: la terre et l'étranger*, vol. 2, Mouton & École Pratique des Hautes Études, Paris-La Haya.
- MILNER, Anthony (2011): *The Malays*, Wiley-Blackwell, Chichester.
- NADVI, Syed Sulaiman (1966): *The Arab Navigation*, Muhammad Ashraf, Lahore.
- NASR, Seyyed Hossein (1978): *An Introduction to Islamic Cosmological Doctrines*, Boulder, Shambhala.
- NURSI, Bediüzzaman Said (2008): *The Reasonings: A Key to Understanding the Qur'an's Eloquence*, Tughra Books, Nueva Jersey.
- OTHMAN, Hussain (2008): «Conceptual Understanding of Myths and Legends in Malay History», *Sari*, 26: 91-110.
- PILLSBURY, B.L.K. (1981): «Muslim History in China: A 1300-Year Chronology», *Journal of the Institute of Muslim Minority Affairs*, 3 (2): 10-29.
- PLUVIER, J.M. (1995): *Historical Atlas of South-East Asia*, Brill, Leiden.
- POSTAN, M.M.; MILLAR, E. (eds.) (1987): *The Cambridge Economic History of Europe. Trade and industry in the Middle Ages*, Cambridge University Press, Cambridge.
- SALAZAR, Z. (2009): «Pantayon Pananaw como discurso civilizacional», *Cuaderno Internacional de Estudios Humanísticos y Lingüística*, 13: 131-143.
- SALEEBY, N.M. (1963): *The History of Sulu*, Filipiniana Book Guild, Manila.
- SCHIMMEL, A. (1991): «Sacred Geography in Islam», en J. SCOTT y P. SIMPSON-HOUSLEY (eds.), *Sacred Places and Profane Spaces: Essays in the Geographics of Judaism, Christianity and Islam*, Greenwood, New York: 166-175.
- SCHOTTENHAMMER, A. (2001): *The Emporium of the World: Maritime Quanzhou, 1000-1400*, Brill, Leiden.
- SCOTT, W.H. (1992): *Looking for the Prehispanic Filipino and Other Essays in Philippine History*, New Day, Quezon City.
- SEYED-GOHRAB, A.A. et al. (2007): *Gog and Magog: The Clans of Chaos in World Literature*, Rozenberg Pubs., Amsterdam.
- STONEMAN, R. (2003): «Alexander the Great in Arabic Tradition», en Stelios Panayotakis et al., *The Ancient Novel and Beyond*, Brill, Leiden: 3-22.
- SUÁREZ, T. (2008): *Early Mapping of Southeast Asia: The Epic Story of Seafarers, Adventurers, and Cartographers Who First Mapped the Regions Between China and India*, Periplus, Singapur.
- SUBRAHMANYAM, S. (1997): «Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia», en *Modern Asian Studies* 31 (3): 735-762.
- TIBBETTS, G.R. (1971): *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese: being a translation of Kitāb al-Fawā'id fi uqūl al-ba'ir wa'l-qawā'id of Aḥmad b. Mājid al-Najdī; together with an introduction on the history of Arab navigation, notes on the navigational techniques and on the topography of the Indian Ocean and a glossary of navigational terms*, Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, London.
- TIBBETTS, G.R. (1979): *A Study of the Arabic Texts containing Material on South-East Asia*, Brill, Leiden & London.
- VERNET, J. (1992): *El Islam en España*, Mapfre, Madrid.
- WHEATLEY, P. (1980): *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula Before A.D. 1500*, University Malaya, Kuala Lumpur.

- WINSTEDT, R. (1969): *A History of Classical Malay Literature*, Oxford University Press, Kuala Lumpur.
- XU XIANLONG, M. (1996): «From Moors to Moros; The North African Heritage of the Hui Chinese», *Journal of the Institute of Muslim Minority Affairs* 16 (1): 21-29.
- YATIM, O.M. (1988): *Batu Aceh: Early Islamic Gravestones in Peninsular Malaysia*, Museum Association of Malaysia, Kuala Lumpur.

El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX

*The Philippines' Turn towards Asia
at the Cusp of the 18th and 19th Centuries*

María Dolores Elizalde
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia
<http://orcid.org/0000-0001-7650-5521>
lola.elizalde@cchs.csic.es

Recibido: 23/01/2019; Revisado: 27/10/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

El archipiélago filipino estuvo integrado en el imperio español durante 333 años, de 1565 a 1898. En los dos siglos primeros bajo administración española, Filipinas permaneció vinculada al virreinato de Nueva España y tuvo una importante proyección transpacífica. Sin embargo, en el filo entre los siglos XVIII y XIX se produjo un progresivo viraje de Filipinas hacia Asia, abriéndose a nuevas rutas de comunicación, corrientes comerciales y conexiones con puertos asiáticos que despuntaban en el Océano Índico y en el Mar de China. En este artículo se analizan, a partir de bibliografía especializada y fuentes de archivos, las causas y consecuencias de ese viraje de Filipinas hacia Asia en el período 1780-1860.

Palabras clave: Filipinas en los siglos XVIII-XIX, Imperio español, Manila, Asia, Economía filipina.

Abstract

The Philippine archipelago was part of the Spanish empire for 333 years, from 1565 to 1898. In the first two centuries under Spanish administration, the Philippines remained linked to the Viceroyalty of New Spain and had an important transpacific range. However, as the 18th century gave way to the 19th, the Philippines gradually turned towards Asia, opening up new communication routes, trade flows and connections with Asian ports that were emerging in the Indian Ocean and the China Seas. Based on a specialized bibliography and archival sources, this paper analyses the causes and consequences of this Philippine shift towards Asia during the period of 1780 to 1860.

Keywords: 18th-19th Century Philippines, Spanish Empire, Manila, Asia, Philippine Economy.

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo centra su interés en el cambio geoestratégico experimentado por Filipinas en las últimas décadas del siglo XVIII y primeras del XIX. En esos años decisivos, se modificó la proyección transpacífica que había tenido la economía

filipina en las centurias anteriores, articulada en torno a los intercambios de productos asiáticos, llevados a Manila por juncos chinos, por plata americana, transportada hasta esta ciudad por el Galeón anual que unía Nueva España con Filipinas. El archipiélago se inclinó, así, a partir de esa época, hacia nuevas iniciativas comerciales orientadas hacia el Índico, el mar de la China y los principales puertos asiáticos.

Esta crucial circunstancia se vio espoleada por varios factores: la apertura de nuevas posibilidades de comunicación a través del Índico, tradicionalmente vedado a los españoles; el desarrollo de nuevos negocios en este océano; el desplazamiento comercial desde el golfo de Bengala hacia Cantón; el fin del monopolio del Galeón de Manila en el comercio con Asia y en los contactos entre Filipinas y la Península; y la decisión de abrir Filipinas al tráfico internacional para aprovechar tanto las nuevas oportunidades que abrían esas dinámicas comerciales, como la demanda de productos tropicales que podían cultivarse en el archipiélago, lo cual exigía una nueva política encaminada a favorecer la exportación de los productos isleños.

Esos cambios en la orientación de la economía filipina, ese viraje hacia Asia, estuvieron acompañados por importantes transformaciones políticas, sociales e internacionales que cambiaron la evolución de Filipinas y su papel dentro del imperio español, tal como se manifestaría a lo largo del siglo XIX. Sin embargo, ese tránsito entre dos modelos diferentes en Filipinas no ha recibido la atención que merece, en especial si se enmarca en las dinámicas de la historia global, que permiten entender con mayor profundidad lo sucedido y el papel del archipiélago en los cambios que entonces se estaban produciendo en Asia y el Pacífico. En los últimos años, ha aumentado sin embargo el interés por esta temática.

Impulsados, probablemente, por la importante bibliografía internacional que ha estudiado la transformación vivida en el espacio comprendido entre el oeste del subcontinente indio y China desde mediados del siglo XVIII a mediados del XIX (Bayly, Tarling, Cheong, Van Dyke, Dermigny, Quiason, Blussé, Reid, Greenberg y Legarda, entre otros muchos autores) y por la escasez de trabajos que expliquen la participación española en ese proceso, los historiadores españoles han comenzado a replantear el auge de las travesías marítimas a través del Índico frente a las tradicionales rutas transpacíficas, así como la apertura de la comunicación directa entre la Península y Filipinas (Martínez Shaw y Alfonso Mola); han iniciado una revisión del papel desempeñado por la Real Compañía de Filipinas, estudiada hace muchos años por Lourdes Díaz-Trechuelo, pero necesitada de una actualización y mayor profundización (Fradera, Martínez Shaw y Alfonso Mola, Permanyer, Pérez-Lecha); han comenzado a insistir en la participación española en los negocios establecidos en el Índico y en el mar de la China en esos años (Fradera, Delgado, Permanyer, Rodrigo, Elizalde...); han revisado la acción consular en el área (Martínez, Luque, Huetz de Lemp, Elizalde); y han estudiado con mayor profundidad las transformaciones ocurridas en Filipinas en aquella época que hicieron posible ese cambio de proyección y su integración en las nuevas dinámicas que afectaban al sudeste asiático y al mar de China (Alonso, Fradera, Delgado, Llobet, Huetz de Lemp, Elizalde, Sánchez...).

En esa línea, en este artículo, en el que se avanzan resultados preliminares de una investigación en curso dentro del proyecto IMERLIB,¹ se analizan las

1 Proyecto IMERLIB: Imperialismo, mercantilismo, liberalismo. Las experiencias española y francesa de acceso a los mercados extra-europeos (años 1770-años 1890), Casa de Velázquez-ÚPF, dirigido por Xavier Huetz de Lemp y Martín Rodrigo.

transformaciones vividas en Filipinas en el filo de los siglos XVIII y XIX, así como el cambio producido en la economía de las islas, incidiendo en el progresivo final de los monopolios, en la apertura del archipiélago al exterior, y en el desarrollo de nuevos negocios con Asia, a través de diferentes elementos: alianzas comerciales entre empresas internacionales y socios locales; desarrollo de compañías navieras con banderas de conveniencia; exportación de productos como el arroz, el azúcar, el abacá o el tabaco; participación en negocios relacionados con el opio o el tráfico de coolies; etc. Mucho de ello se contempla a través de documentación británica, el país con mayores intereses económicos en Filipinas en aquella época. De tal forma, se demostrará que Filipinas no fue un archipiélago atrasado, desconectado y desatendido, tal como tantas veces ha mantenido la historiografía, ni ligado solo al Galeón de Manila, como parece desprenderse de los avances historiográficos de los últimos años, sino un espacio plenamente integrado, con sus luces y sus sombras, en las dinámicas que en aquella época se estaban desarrollando en aquel ámbito: un archipiélago, en suma, que en aquel momento pasó de tener una proyección transpacífica muy notable a orientarse hacia una mayor comunicación e intercambio con Asia.²

2. LAS FILIPINAS TRANSPACÍFICAS

Filipinas es un archipiélago situado en el océano Pacífico, pero integrado en el continente asiático. Desde los primeros siglos, estuvo incorporado a dinámicas que afectaban a Asia, y mantuvo relaciones con China, Japón, India y las islas del sur y del sudeste asiático. Al llegar los españoles a Filipinas, en el proceso de exploración de nuevas rutas hacia las Indias Orientales –cruzando el Pacífico desde el continente americano–, y al decidir establecerse en aquellas islas como plataforma desde la que introducirse en Asia, se dirigieron a Manila porque era ya un lugar de encuentro entre comerciantes chinos, japoneses, musulmanes del sur del archipiélago y otras islas cercanas, y mercaderes de alguna otra procedencia, que mantenían a la población de las islas en contacto con las incipientes redes comerciales que operaban en aquel ámbito.

Una vez afirmada y reconocida la soberanía española sobre el archipiélago, se decidió que Filipinas se integrara en la Monarquía hispánica como un territorio más de la Corona, vinculado administrativamente al virreinato de Nueva España. Se desarrolló una administración colonial mínima, compuesta por militares y funcionarios, que se asentaron en la ciudad amurallada de Manila y delegaron buena parte de sus funciones en el resto del archipiélago a los encomenderos, las órdenes religiosas y las autoridades indígenas filipinas, aunque con el paso de los años la administración se fue sofisticando y haciéndose más compleja y los delegados provinciales de distinta condición cobraron mayor importancia. En esa primera época, el tránsito de personas, cargos, ayuda económica, efectos, alimentos, ideas e influencias entre Nueva España –y en menor medida otros virreinos americanos– y Filipinas fue una constante que otorgó al archipiélago de una importante dimensión transpacífica.

Después de ensayar diferentes modelos políticos y económicos, Filipinas acabó por encontrar su encaje dentro del imperio español gracias al Galeón de

² La autora de este trabajo quiere agradecer los informes de los excelentes revisores de los que ha gozado, que le han aportado puntualizaciones muy útiles que ha procurado seguir con rigor.

Manila. Era un mecanismo ideado en principio para unir Filipinas con los centros de poder americanos al menos una vez al año, permitiendo así que llegaran a las islas instrucciones, noticias, personal, sueldos y artículos necesarios para la permanencia y el buen gobierno de los españoles en el archipiélago filipino. Sin embargo, las autoridades coloniales pronto se dieron cuenta de que aquellos barcos que atravesaban el Pacífico de forma periódica podían transformarse también en una ruta comercial que permitiera el intercambio de productos asiáticos de gran valor, muy demandados en los mercados internacionales, y llevados hasta Manila por los juncos chinos autorizados a tal labor, por plata americana, muy valorada por la economía china, basada en este metal. Se inauguró así un sistema comercial de más de dos siglos de duración que transformó a Filipinas en una economía de intermediación entre Asia, América y Europa, y dotó al archipiélago filipino de una nueva significación dentro de la Monarquía hispánica y dentro de los circuitos comerciales globales (SCHURZ, 1939; YUSTE, 1984; LEGARDA, 1999; ALONSO, 2009; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2002 y 2013; BERNABÉU y MARTÍNEZ SHAW, 2013; GIRÁLDEZ, 2015).

En torno al Galeón y a los intercambios transpacíficos –apoyados por la economía isleña, que fue capaz de proporcionar la infraestructura necesaria para que todo el sistema funcionara– se articuló una economía muy reglamentada, que benefició grandemente a los comerciantes implicados –poseedores de boletas, prestamistas que financiaban las operaciones, suministradores de pertrechos, armadores, etc.–, mayormente hispanos residentes en Filipinas, los únicos que teóricamente podían participar en ese tráfico, y también a los comerciantes y almaceneros que en Nueva España se encargaban de la venta y distribución de los productos llegados. A través del eje Manila-Acapulco se formaron así florecientes empresas mercantiles transpacíficas cuyos miembros estaban ligados por intereses económicos que a menudo derivaron en vínculos de parentesco y compadrazgo. Era frecuente la estancia de unos y otros en la ciudad de México o en Manila, a fin de alcanzar los requisitos exigidos para participar en dicho tráfico comercial, o para actuar como agentes mercantiles, comisionistas, consignatarios, encomenderos de mercancías y demás figuras implicadas en los intercambios. El Galeón de Manila proporcionó, además, derechos arancelarios que contribuyeron al sostenimiento de la administración colonial durante un largo período. Dio también una nueva prosperidad e interés a la colonia y un nuevo sentido a Filipinas dentro del Imperio español, y potenció la inserción del archipiélago en el tráfico internacional y su incorporación a la economía mundo (YUSTE, 2007, 2017 y 2018; BONALIAN, 2012 y 2014; ELIZALDE, 2018b).

La suma de esas circunstancias, esto es, la vinculación administrativa de Filipinas a Nueva España, el intenso flujo de intercambios de todo tipo entre América y Filipinas –y en cierta medida del resto de Asia a través de Manila–, la movilidad de personas entre ambas orillas del Pacífico y el funcionamiento del Galeón que unía Manila con Acapulco –y desde ambas bases con el resto del mundo– dotó a Filipinas de una importante impronta transpacífica en los primeros siglos de colonización española.

Ello no quiere decir que Filipinas viviera de espaldas a Asia, ni mucho menos. Estas islas fueron cruciales para las diversas iniciativas emprendidas en aquel continente. Desde allí se mantuvieron relaciones comerciales con China, India, Persia, Ceilán o las Molucas. Se enviaron embajadas diplomáticas a Japón, Siam y otros destinos. Se produjeron intervenciones militares en Camboya o en

Formosa. Se desarrollaron diversos esfuerzos evangelizadores en China y Japón. Se realizaron expediciones científicas. Se ampliaron los saberes y los contactos con otros pueblos y culturas. Además, la unión de las dos Coronas permitió la defensa conjunta de los intereses de españoles y portugueses en aquel ámbito, especialmente frente al avance de los holandeses. Y, sin embargo, pese a ello, en los siglos XVI y XVII primó la proyección transpacífica que caracterizó la administración española de Filipinas en aquella primera época.

3. CAMBIO DE HORIZONTE: LAS REFORMAS BORBÓNICAS Y LA APERTURA DE NUEVAS RUTAS Y NEGOCIOS POR EL ÍNDICO Y EL MAR DE CHINA

Desde mediados del siglo XVII, los gobernadores generales de Filipinas, alarmados por los frecuentes conflictos suscitados entre los delegados provinciales, las autoridades locales, las órdenes religiosas y la población filipina, comenzaron a plantear la conveniencia de cambiar la organización de las provincias y de los municipios. Para ello elaboraron sucesivas ordenanzas de buen gobierno, con objeto de mejorar la administración, articular de forma más consistente la sociedad colonial, y acabar con las malas prácticas. Encontraron, no obstante, grandes resistencias para la aplicación y desarrollo de una nueva normativa y un modo de operar diferente, que acababa con privilegios que habían gozado determinados grupos de población.

Sin embargo, en el siglo XVIII, se hizo evidente que la administración de Filipinas a través de encomiendas, alcaldes mayores, gobernadorcillos y órdenes religiosas conllevaba una excesiva delegación de poderes, y con frecuencia daba lugar a abusos y a que buena parte de los impuestos y de las prestaciones de los filipinos no llegaran a la Corona, lo cual perjudicaba los intereses metropolitanos. Junto a ello, las nuevas circunstancias internacionales aconsejaron reforzar las defensas de Filipinas frente a las ambiciones británicas, –recordemos que en 1762 los ingleses invadieron Manila, y también La Habana, en el marco de la guerra de los Siete Años–. La toma de Manila evidenció la debilidad de la posición española en el Pacífico. Además, durante la invasión, los españoles tuvieron que enfrentarse a la colaboración que la colonia china y parte del clero secular prestaron a los ingleses, y a un levantamiento campesino en las llanuras arroceras de Luzón. La suma de esas circunstancias demostró que era imprescindible acometer reformas urgentes en el archipiélago, y más en el tiempo de la Ilustración y del reformismo borbónico.

Las reformas adoptadas en las últimas décadas del siglo XVIII tuvieron una importante dimensión política, económica, militar y municipal, y provocaron cambios relevantes en el archipiélago (FRADERA, 1999 y 2005). En este texto, quiero, sin embargo, resaltar sobre todo que esas medidas, sin cerrar la vía tradicional del Galeón de Manila, favorecieron el viraje de Filipinas hacia Asia porque permitieron la apertura de una nueva ruta de comunicaciones entre España y el archipiélago a través de la vía que rodeaba el cabo de Nueva Esperanza y atravesaba el océano Índico. Rompieron así el monopolio que el Galeón transpacífico había tenido en el comercio con Filipinas, y crearon una compañía privilegiada, la Real Compañía de Filipinas, con objeto de fomentar la agricultura de las islas y desarrollar, por primera vez, el contacto directo entre Filipinas y la Península, lo cual favoreció el establecimiento de nuevas relaciones comerciales en el ámbito asiático.

Esa senda se inició en las décadas de 1720 y 1730, cuando las autoridades españolas, incitadas por algunos comerciantes de las islas, se plantearon la posibilidad de abrir una vía alternativa, y en cierta medida complementaria, al comercio del Galeón de Manila, que uniera Filipinas con la Península a través del Índico. Ello implicaba cuestionar la pertinencia del mantenimiento de determinadas cláusulas de los tratados de Tordesillas, Münster y Utrecht, y reivindicar los derechos de los españoles a navegar por mares que ya eran considerados como libres y abiertos. Tal opción encontró, no obstante, la resistencia de Holanda y de Gran Bretaña, que se mostraron dispuestas a defender los privilegios que habían adquirido en aquel ámbito (MARTÍNEZ SHAW, 2007; MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013).

Aun así, se estudió la creación de una compañía que fomentara el comercio directo entre Filipinas y la metrópoli y, en 1732, cuatro comerciantes residentes en Cádiz –ciudad que desde 1717 era el único puerto autorizado para el comercio colonial– obtuvieron licencia por diez años para enviar buques directamente a Manila, aunque el proyecto no terminó de cuajar y quedó como una posibilidad aún no suficientemente madurada. Lo mismo ocurrió con otras propuestas esbozadas en el mismo sentido en aquellos años (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013; DÍAZ-TRECHUELO 1965; PERMANYER 2018a; CASTELLANOS, 2006).

En 1757 el Consejo de Indias refrendó el derecho de los españoles a navegar por el área de las Molucas, lo cual abrió la puerta al desarrollo de nuevas proyecciones por el área. Se aprobó primero, en 1765, que los barcos de la Armada utilizaran la ruta del cabo de Buena Esperanza y del Índico en sus travesías entre Cádiz y Manila. A continuación, se autorizó a que, a partir de 1776, los buques de guerra llevaran cargas de particulares. El primero en hacerlo fue *El Buen Consejo*, que llegó a Manila directamente desde Cádiz en ese mismo año, siendo recibido con hostilidad por los comerciantes del Galeón, preocupados por la posible competencia. A pesar de ello, los buques de la Armada seguirían realizando la ruta Cádiz-Manila durante dos décadas más (MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA, 2013 y 2014; JURADO, 2016).

En los años siguientes, serían compañías particulares las que tratarían de proseguir el comercio directo entre la Península y Filipinas, caso de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid –que llegó a crear factorías en Manila y Cantón– y de la empresa gaditana Ustáriz, San Ginés y C^a., sin que alcanzaran grandes éxitos en sus propósitos (CAPELLA y MATILLA TASCÓN, 1957; DÍAZ-TRECHUELO, 1865; RUIZ RIVERA, 1976; LEGARDA, 1999; HERRERO GIL, 2013; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013).

En 1785, auspiciada como hemos visto por las reformas borbónicas, se creó la Real Compañía de Filipinas con el doble propósito de potenciar el comercio directo entre Cádiz y Manila por el cabo de Buena Esperanza y de fomentar la agricultura y la industria filipina. Para conseguir tales fines, se concedió a la nueva compañía el monopolio del tráfico comercial de Filipinas a través de la ruta del Índico, promoviendo el comercio directo con India, a través de una factoría creada en Calcuta, y con China, por medio de otra factoría establecida en Cantón; se permitió, además, que sus barcos importaran directamente a la Península tejidos y manufacturas chinas, indias y japonesas; se decidió invertir un cuarenta por ciento de los beneficios de la compañía en el fomento de la agricultura filipina a fin de obtener productos de gran demanda en los mercados europeos; se eximió del pago de derechos de aduana a los productos filipinos que llegaran a la Península;

y se autorizó que la compañía pudiera operar en los puertos de América del Sur, siguiendo la ruta del cabo de Hornos y pudiendo entrar en El Callao, Montevideo, Buenos Aires y otros puertos continentales, exceptuando Acapulco, reservado para el Galeón. Esta última circunstancia implicó la aparición de un competidor para la ruta comercial entre Manila y Acapulco, aunque se cuidó mucho que ambas alternativas transpacíficas, la del Galeón y la de la Real Compañía de Filipinas, tuvieran condiciones muy distintas para evitar problemas entre ambas. De tal forma, la Real Compañía de Filipinas potenció de modo decisivo no solo el comercio del archipiélago a través del Índico, sino también la incorporación española a dinámicas comerciales intra-asiáticas con las que los comerciantes de Manila todavía tenían poca relación directa. En los primeros años, la Compañía consiguió grandes beneficios y coadyuvó a un nuevo impulso de la economía filipina. Sin embargo, su evolución se vio dificultada por un conjunto de razones que acabaron llevándola a la bancarrota, tales como las sumas que tuvo que aportar a la Corona para distintos conflictos bélicos; los préstamos concedidos a los agricultores filipinos; la incertidumbre del tráfico transpacífico en los tiempos de la invasión napoleónica y las primeras independencias americanas; una mala gestión de sus agentes y una excesiva dedicación de los mismos a sus negocios particulares; y la creciente liberalización del comercio filipino que multiplicó la participación en el mismo de compañías particulares. En los años 1820 la crisis de la Real Compañía de Filipinas se hizo evidente, por lo que en 1821 cerró su factoría en Cantón, y en 1827 la de Calcuta (DÍAZ-TRECHUELO, 1965; FRADERA, 1999b; LEGARDA, 1999; ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013; PERMANYER, 2012, 2018a, 2018b).

El final de la Real Compañía de Filipinas no implicó, sin embargo, el declive de la participación filipina en el comercio regional, sino todo lo contrario, gracias a diversas iniciativas que se habían iniciado de forma paralela al desarrollo de la compañía privilegiada. Por una parte, si bien en las primeras décadas del funcionamiento de la ruta comercial impulsada por el Galeón de Manila la mayoría de los productos asiáticos que se transportaban a Nueva España se compraban a los juncos chinos que los llevaban hasta Manila, a fines del siglo XVII se iniciaron nuevas dinámicas comerciales. Tras la afirmación de las actividades de la Compañía Británica de las Indias Orientales en Bengala, Madrás, Calcuta, Macao y Cantón, y la consolidación de las operaciones de la Compañía Francesa de las Indias Orientales en Mahé, Pondicherry y otros puertos asiáticos, comerciantes británicos, franceses y de diversos países europeos se interesaron por las oportunidades de negocio que ofrecía el comercio transpacífico y buscaron fórmulas para participar, aunque fuera ilegalmente, en el suministro de la carga del Galeón. Empezaron, así, a enviar a Manila mercancías, frecuentemente en asociación con mercaderes armenios, indios, tamiles o chinos, que llegaban a Filipinas en barcos bajo bandera asiática tolerados por las autoridades españolas. Por otra parte, españoles residentes en Manila implicados en el tráfico del Galeón comenzaron a interesarse por adquirir de una forma más directa y provechosa efectos asiáticos que transportar en las bodegas del barco y, rompiendo la estricta regulación que marcaba el funcionamiento de la nao, establecieron contactos con Macasar, Camboya, Siam, Tonkín y Bantén (CHEONG, 1965, 1970, 1971, 1979, 1997; QUIASON, 1966a, 1966b; VAN DYKE, 2005, 2010; PERMANYER, 2018; HERRERA REVIRIEGO, 2014). Desde Filipinas se quiso fomentar también el comercio inter-asiático a fin de comprar productos necesarios para el archipiélago, tal como ocurrió en

el caso de la sal (TREMML-WERNER, 2012, 2017), adquirir tejidos para el consumo local o vender textiles producidos por las industrias filipinas en los mercados regionales, todo ello sin la obligada intermediación de comerciantes chinos (DÍAZ-TRECHUELO, 1966; SUGAYA, 2000, 2014; PERMANYER, 2018b). Se estudió incluso, en 1755, la creación de una compañía en Filipinas, la Compañía de Manila, que regularizara los intercambios con Asia y permitiera prescindir de los sangleyes, justo en un momento en que se preparaba la expulsión de las islas de la población china no cristianizada (PERMANYER, 2018b). En esa misma línea, en 1769 se creó el Consulado de Manila, pensado para fomentar el comercio regional, aunque pronto fue controlado por los comerciantes implicados en el tráfico transpacífico, los más poderosos de Manila, que se opusieron a muchas de las iniciativas relacionadas con el Índico y el mar de China (MARTÍNEZ DE LA PALMA, 1981; PERMANYER, 2018b; YUSTE, 2007; BONIALIAN, 2012).

No obstante, todas esas iniciativas explicitaban que en Filipinas existía ya un estado de opinión favorable a una mayor apertura hacia Asia, espoleada por varias circunstancias. Por un lado, el incremento de los precios de las mercancías traídas por comerciantes chinos reducía los beneficios producidos por el tráfico del Galeón y hacía deseable que los comerciantes de Manila pudieran acudir libremente a los puertos asiáticos, lo cual permitiría aumentar la variedad de productos que se podrían enviar a Acapulco, y entre ellos nuevas modalidades de seda compradas en el interior de China (CHEONG 1965; DÍAZ-TRECHUELO, 1966; ALONSO, 2009; YUSTE, 2007; PERMANYER, 2018b; VAN DYKE, 2010). Por otro lado, factores como el aumento de las plantaciones de productos orientados a la exportación en todo el Sudeste asiático –pimienta, índigo, café, arroz, opio, tabaco, azúcar...–, el nuevo brío que estaba adquiriendo el comercio regional, la expansión del tráfico europeo por el mar de China, o el auge del puerto de Cantón, impulsaban la participación filipina en unos procesos a los que los productores y exportadores del archipiélago no quería permanecer ajenos. A los comerciantes asentados en Filipinas les interesaba comprar artículos que se pudieran transportar en el Galeón, pero también vender a los mercados del entorno productos de las islas como arroz, añil, azúcar, maderas, cueros, metales, conchas de nácar, balate, nidos de pájaro o aletas de tiburón, que querían intercambiar junto a la apreciada plata americana trasvasada desde Manila. Se empezaron a formar así unas incipientes redes comerciales entre Filipinas, China y el sudeste asiático que se superpusieron a circuitos comerciales anteriores (REID, 1997; VAN DYKE, 2010; BONIALIAN, 2012; BLUSSÉ, 1999; 2018b).

En ese contexto, distintos autores han dejado constancia de la entrada en los puertos de Cantón y Macao de uno o dos barcos españoles por año procedentes de Manila, a partir de las décadas de 1760 y 1770, cuando este tráfico no estaba aún permitido (BONIALIAN, 2012; PERMANYER, 2018b). Esa tendencia aumentó tras la creación de la Real Compañía de Filipinas y el permiso concedido en 1792 para que sus barcos pudieran transportar mercancías particulares de Manila a Cantón, hasta llegar a contabilizarse unos setenta buques españoles comerciando con ese puerto y con Macao, entre 1787 y 1795 (PERMANYER, 2018a y b; VAN DYKE, 2016). De hecho, la actividad de la Real Compañía de Filipinas incrementó la participación española en el comercio intra-asiático, no solo durante sus rutas de la Península a Filipinas, en las cuales sus barcos estaban autorizados para comerciar con India y con China, sino también a raíz de la actividad desarrollada por sus factorías en Calcuta y Cantón, o a partir de la adquisición de mercancías para sus viajes a Perú y a otros puertos americanos (DÍAZ-TRECHUELO, 1965). Además, la Compañía no

solo operó como un ente oficial cerrado en sí mismo, sino que estableció contactos con otras grandes compañías y con empresas particulares que operaban en el área. Sus factores actuaron también a título particular en negocios establecidos en aquel ámbito, multiplicándose así las redes de contacto comercial en el Sudeste asiático y en el Mar de China. En tal sentido, Ander Permanyer ha destacado cómo la factoría de Calcuta de la Real Compañía de Filipinas se hizo cargo, en épocas de guerra, de las operaciones de comerciantes británicos con Filipinas cuando éstos no pudieron operar con el archipiélago por considerarse territorio enemigo. Ha subrayado también el protagonismo que adquirieron en el comercio intra-asiático algunas compañías españolas que surgieron a partir de la RCF, tales como Manuel Larruleta y C^a, en Calcuta, o Mendieta, Uriarte y C^a, y Lorenzo Calvo y C^a, también en Calcuta, ya que de hecho era la misma firma de Larruleta y C^a que cambió de nombre en 1823, tal como ha explicado el propio Ander Permanyer, las cuales establecieron relaciones con comerciantes británicos, transportando bienes de India o de China, exportando productos filipinos, y aportando créditos desde Manila. De igual manera, ha señalado un aumento en la correspondencia de una de las principales firmas británicas en Cantón, la compañía Reid & Beale, predecesora de Jardine, Matheson & Co. con algunos corresponsales en Manila, entre los que predominaban nombres armenios (PERMANYER, 2018a y b). De tal forma, la suma de esas circunstancias impulsó un creciente comercio entre Filipinas y otros puntos de Asia que no hicieron sino crecer desde fines del siglo XVII a las primeras décadas del siglo XIX.

4. APERTURA DE MANILA AL TRÁFICO INTERNACIONAL

En las primeras décadas del siglo XIX, la economía filipina experimentó una drástica mutación, impulsada por varios factores: el fin del tráfico del Galeón de Manila, en torno al cual habían pivotado las actividades económicas de las islas en los últimos siglos; la transformación de las dinámicas y de las rutas comerciales en Asia, marcadas por el ocaso del trueque de plata americana por mercancías asiáticas, que se organizaba en torno a Manila, y por el auge de los intercambios de textiles y opio a cambio de té, que gravitaba sobre el golfo de Bengala y Cantón; y el crecimiento de una nueva demanda mundial de productos tropicales que se podían cultivar en el archipiélago filipino. Filipinas dejó así de ser el entrepôt del comercio transpacífico y se convirtió en un país productor y exportador de arroz, índigo, azúcar, café, abacá, tabaco y otros productos. Dejó de ser, también, una economía de subsistencia, dependiente mayoritariamente de su propia producción y vendedora sólo de pequeños excedentes, para transformarse en una economía exportadora, especializada en un conjunto de artículos que entonces experimentaban una nueva demanda internacional (LEGARDA, 1999; LARKIN, 1993; OWEN, 1984; DE JESUS, 1980; CORPUZ, 1997).

Ello requirió la adopción de una nueva regulación mercantil y arancelaria, con la cual se pretendió potenciar la agricultura, impulsar el comercio nacional y extranjero, aumentar las exportaciones de algunos productos filipinos, e incrementar los ingresos de Hacienda. Así, desde 1785 se fueron adoptando graduales medidas de apertura de las islas que permitieron una mayor presencia internacional en el archipiélago. En ese año, se autorizó que barcos asiáticos que transportaran productos de ese continente –y ya no solo los juncos chinos que

tradicionalmente realizaban esa labor- pudieran entrar en el puerto de Manila. En 1787, los portugueses, que desde los tiempos de la unión de las dos Coronas habían tenido un trato de favor en Filipinas, y que operaban, además, desde el cercano puerto de Macao, fueron autorizados a llevar a Manila productos de origen europeo. En 1789, se aprobó que los barcos de cualquier procedencia pudieran entrar en el puerto de Manila, aunque se les autorizó a llevar exclusivamente productos asiáticos. En la práctica, sin embargo, a partir de esa fecha, el tráfico internacional más o menos encubierto fue *in crescendo*. Tal circunstancia permitió que a partir de entonces Manila acogiera «barcos de todas las banderas (españolas, europeas, estadounidenses y asiáticas) y procedentes de todos los puertos de Asia: Isla Mauricio, India (Madrás, Tranquebar, Serampor, Calcuta), China (Macao, Cantón, Nankín, Ningbo, Amoy y Guangzhou), Japón, Joló, y Java (Batavia). De tal forma, entre 1790 y 1820; Manila siguió siendo no solo el centro del Pacífico español, sino también uno de los mayores puertos de Asia» (ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, 2013:379).

Las dinámicas comerciales de Manila se transformaron también, de forma decisiva, en las primeras décadas del siglo XIX, por el ocaso de los dos grandes mecanismos que se habían ideado para regular el tráfico del archipiélago, el Galeón de Manila y la Real Compañía de Filipinas. El Galeón transpacífico consiguió sobrevivir hasta bien entrado el siglo, sin que el tráfico decayera en demasía en sus últimas décadas (PÉREZ-LECHA, 2014), permitiendo que los intercambios sustentaran la construcción de fortunas de muchos de los comerciantes y hacendados residentes en Filipinas que serían fundamentales para el impulso de la nueva economía agro-exportadora que se impondría en las islas a partir de entonces, tales como las familias y compañías de los Reyes, Roxas, Pérez-Tagle, Ayala y Díaz de Durana, Inchausti, etcétera. Sin embargo, los sucesos ocurridos en España en los primeros años del siglo XIX –abdicación real, pactos de Fontainebleau, entrada de las tropas francesas en la Península, Cortes de Bayona, rebelión popular, formación de Juntas, Cortes de Cádiz-, seguidos por el inicio de los procesos de independencia vividos por las repúblicas americanas, fueron procesos decisivos para la continuidad de la ruta transpacífica, de forma que en septiembre de 1813 las Cortes de Cádiz decidieron la supresión del tráfico privilegiado del Galeón (CELDRÁN, 1994; DÍAZ-TRECHUELO, 1999 y 2001; CASTELLANOS, 2012; ELIZALDE, 2015a y 2015b). Se permitió, sin embargo, la continuidad de los intercambios transpacíficos a través de comerciantes particulares, que los mantuvieron durante casi una década, hasta que en 1821 el México independiente prohibió ese comercio y la presencia de españoles en su territorio, poniendo fin así a aquella secular vía comercial a través del Pacífico. Tras la desaparición formal del Galeón de Manila, en 1820 se autorizó la exportación de productos filipinos en barcos españoles de cualquier condición (PÉREZ-LECHA, 2014).

A su vez, la supresión de los privilegios de la Real Compañía de Filipinas en 1830 y su desaparición en 1834 permitieron, en este último año, la apertura oficial del puerto de Manila al tráfico internacional, ya sin restricciones respecto a la nacionalidad, procedencia o cargamento de los barcos. En julio de ese mismo año se autorizó a los barcos filipinos a navegar libremente por el archipiélago, y a los barcos españoles a comerciar libremente con otros puertos asiáticos, con otros países, o con la Península, a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, las tarifas aduaneras aprobadas en diciembre de 1837, que daban ventajas a los productos llegados a Filipinas en barcos de bandera española

provocaron que muchas de las importaciones a Filipinas, tanto de productos nacionales como extranjeros, se realizaran en barcos españoles, mientras que las exportaciones se efectuaban mayoritariamente en buques de otros países. De hecho, esos derechos diferenciales de bandera ocasionaron que, en muchos casos, las mercancías que venían de Europa llegaran a Manila en barcos bajo bandera española, después de ser transbordados en Singapur o en Hong Kong, y que el mismo mecanismo se utilizara para enviar productos filipinos hacia otros mercados. Finalmente, en 1855 se abrieron al tráfico internacional los puertos de Iloilo, Sual y Zamboanga, y en 1860 se abrió también el de Cebú, lo cual favoreció la penetración y el gradual asentamiento extranjero en el archipiélago. Ese proceso aperturista culminó con los decretos aprobados en diciembre de 1868 liberalizando el comercio, declarando libres de derechos de salida todos los artículos de las islas, favoreciendo las exportaciones y abriendo los puertos a todos los barcos de cualquier nación, previo pago de los derechos de entrada. Una política mantenida hasta 1891, año en el cual una nueva tarifa proteccionista primaría la entrada de productos españoles a bordo de barcos de bandera nacional para promocionar así las importaciones peninsulares a Filipinas frente a las de otros países. Sin embargo, las exportaciones filipinas siguieron realizándose fundamentalmente en barcos extranjeros y con destino a otros países distintos a la metrópoli. Todo ello facilitó la extensión del comercio y las actividades extranjeras en Filipinas, muchas de ellas directamente conectadas con puertos o países asiáticos.

Ahora bien, no fue solo la penetración internacional la que fomentó el comercio con Asia, sino también la existencia de una élite de comerciantes particulares locales, formada por una conjunción de criollos, peninsulares, mestizos y nativos, frecuentemente aliados en diversas empresas, que habían participado en los últimos años del Galeón, habían proseguido la ruta comercial con América como comerciantes particulares cuando las Cortes de Cádiz autorizaron tal posibilidad, y habían iniciado contactos con puertos asiáticos y con empresas que operaban a través del Índico y el Mar de China. El empuje de estos comerciantes, hacendados, incipientes industriales, navieros e inversores locales fue fundamental para la transición entre dos modelos económicos, para el inicio de nuevas aventuras empresariales y para la necesaria colaboración como socios de empresas extranjeras que deseaban introducirse en Filipinas y aumentar sus conexiones con Asia.

5. LA EXTRAVERSIÓN HACIA ASIA EN EL SIGLO XIX

De tal manera, en el siglo XIX, la extraversión de Filipinas hacia Asia estuvo motivada por varias causas que se fueron solapando y entrelazando. Entre ellas, los cambios producidos en el tráfico transpacífico debido a la evolución del comercio del Galeón, la posibilidad de que otras compañías españolas efectuaran también esa ruta comercial y, finalmente, el fin de aquella poderosa vía de intercambios debido a las independencias americanas y a la prohibición a los españoles de comerciar con el México independiente; la apertura de relaciones directas entre la Península y Filipinas a través del Índico; las oportunidades de negocio que ofrecían los puertos asiáticos, y entre ellos la comercialización del opio; la demanda internacional de arroz, azúcar, abacá, tabaco y otros productos que se podían cultivar en Filipinas; y la necesidad de socios locales y de barcos

bajo bandera española para poder operar en condiciones ventajosas en Filipinas y en otros puertos del entorno. Todo ello espoleó la creación de alianzas entre compañías extranjeras que operaban por aquel área y empresarios peninsulares, criollos y mestizos, y contribuyó a una mayor orientación de Filipinas hacia Asia.

Las alianzas establecidas entre comerciantes españoles, que empezaban a introducirse en el Índico, desde la Península o desde Manila, y grandes empresas británicas o internacionales que comerciaban en el amplio arco definido entre el golfo de Bengala y el mar de China, se manifestaron desde fechas tempranas en el comercio del opio. Posteriormente, entre los años 1820 y 1850, la exportación de arroz filipino, especialmente hacia China, generó importantes beneficios a las empresas implicadas en ese negocio, que operaban a través de agentes locales, evidenciándose de nuevo las alianzas entre grandes empresas extranjeras y socios españoles, criollos, mestizos y nativos. A pesar de que fue un sector que sufrió importantes oscilaciones, dependiendo de la producción y la demanda y las prohibiciones o los permisos de exportación expedidos por el gobierno, el volumen de exportación de arroz filipino se mantuvo hasta su decaimiento en la década de 1870, fecha a partir de la cual este grano se convirtió en producto de importación. Junto a ello, en los años treinta, y aún más a partir de los años cincuenta, tras la apertura de los puertos filipinos y el aumento de la demanda australiana, la exportación de azúcar, que había sido uno de los principales productos cultivados y exportados desde Filipinas, experimentó un notable crecimiento, revelando de nuevo las asociaciones entre extranjeros, peninsulares y locales. Además, a pesar de la existencia de un monopolio sobre el tabaco –que, junto al de los alcoholes nativos, había sido una de las grandes novedades introducidas por las reformas borbónicas para generar rentas que permitieran la autosuficiencia filipina, y que no se eliminó hasta 1882–, a partir de 1820 se aprobó la exportación de cigarros, y desde 1837 también la de las hojas de tabaco, un sector en el que se adentró alguna firma extranjera. Finalmente, la extensión de los cultivos, la modernización de la producción gracias a la introducción de maquinaria moderna, las compras de productos destinados a la exportación y el transporte de esos productos, demandaron créditos para afrontar todas esas iniciativas, una actividad en la que también se involucraron importantes empresas internacionales que operaban en diferentes puertos de Asia y del mar de China.

Voy a analizar esta extraversión del comercio filipino con Asia a través de la mirada privilegiada del cónsul británico, destinado en Manila a fin de apoyar e impulsar los intereses de su país y de sus comerciantes en aquel ámbito, en el cual se habían convertido en los primeros importadores y exportadores de Filipinas, por encima incluso de la propia metrópoli. Las compañías británicas que se asentaron en Filipinas, frecuentemente en estrecha colaboración con socios locales encargados de la recolección –y a veces de la producción– de los productos a exportar, y también las grandes empresas que operaban por el Índico y la mar de la China, jugaron un papel fundamental en el reforzamiento de los lazos entre Filipinas y los principales puertos asiáticos de la época, así como en las comunicaciones del archipiélago con Asia y con el resto del mundo. Por ello, la documentación británica es de especial interés para entender el giro de Filipinas hacia Asia en los últimos años del siglo XIX y muy especialmente en el siglo XIX.³

³ En ese sentido, para la redacción de este artículo ha sido fundamental la documentación recogida en The National Archives (TNA), Kew, United Kingdom. Foreign Office, Spain, FO 72, Consul at Manila (different years).

En todo ello influyó también el desenlace de la primera guerra la primera guerra del opio, suscitada entre Gran Bretaña y China, y concluida con la firma del tratado de Nanking en 1842. En él se ponía fin al restrictivo sistema de comercio a través de Cantón y se abrían cinco puertos chinos al tráfico internacional (Cantón, Amoy, Fuzhou, Ningbo y Shanghai), en los cuales los extranjeros podrían residir libremente. Ello suponía una progresiva apertura de China y el comienzo de la penetración occidental. Además, en el tratado se cedía Hong Kong a Gran Bretaña. A ojos de los británicos, el asentamiento en ese puerto dotaba de nuevo interés al archipiélago filipino, vecino inmediato de este enclave.

5.1. Opio

Hace años, Josep María Fradera escribió un ensayo sobre el opio publicado en un pequeño librito que no tiene desperdicio, *Gobernar Colonias* (1999), que de forma injusta ha sido poco tratado por la historiografía. En él presentaba un magnífico estudio sobre la producción y comercialización del opio en Asia, analizando la mejor bibliografía internacional al respecto y la participación española en este negocio, convirtiéndose así en un pionero de esa línea de investigación, todavía poco desarrollada hasta la fecha, y en la que se inscribe la tesis doctoral y los posteriores estudios de Ander Permanyer.

Según explicaba Josep M. Fradera, el opio, o el «anfión de los españoles», que tomaron la palabra del árabe *afiyun*, era un producto consumido en Asia desde muy largo tiempo atrás. Originado en Asia Menor, fue comercializado por comerciantes parsis y musulmanes, que lo introdujeron en el subcontinente indio y en el sudeste asiático hasta llegar a China. En el siglo xvii, el subcontinente indio se convirtió en el primer productor y exportador de opio. Las compañías privilegiadas europeas, y en particular la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), a partir de las décadas de 1660-1670, y la Compañía de las Indias Orientales (EIC) británica, a partir de 1757, cuando se hizo con el control de Bengala y empezó su expansión por la India, culminarían la extensión de este producto, que aportó importantes beneficios fiscales. La EIC mantuvo el monopolio de la producción y el control de los productores, pero dejó la exportación del opio en manos particulares, evitando así que sus intereses en el mundo del té y la posición del gobierno británico se vieran comprometidos en un tráfico tan conflictivo como el del opio. Eran, pues, comerciantes particulares quienes vendían el producto en otros mercados, y muy especialmente en China, a pesar de que el imperio prohibió su consumo a principios del siglo xviii, sin poder, no obstante, impedir el contrabando ilegal. Se produjo así una interrelación entre la expansión de la influencia política en Asia –especialmente de la británica–, la articulación del mercado del opio y el desarrollo del comercio internacional en el área, un proceso que se evidenció tanto en la India británica como en la Indonesia holandesa, la Indochina francesa o las Filipinas españolas, lugares donde la fiscalidad sobre el opio resultó muy atractiva porque no gravaba a la mayoría de la población, sino solo a su venta y consumo, pero contribuía a enriquecer las arcas coloniales (FRADERA, 1999b: 136).

Fradera fue el primer autor en señalar, en ese artículo, la participación española en el comercio del opio, una circunstancia estrechamente ligada a la colonia establecida en Filipinas. En ese sentido, señalaba que, si bien la Real

Compañía de Filipinas se estableció para dinamizar las relaciones directas entre la Península y el archipiélago filipino, parte de sus negocios se orientaron pronto hacia otros sectores lucrativos como fueron la importación al mercado peninsular y al americano de telas indias de algodón, o el comercio del opio a través de los puertos de Calcuta y de Cantón, en los que la Compañía tenía establecidas factorías propias. Las primeras noticias que revelaron del interés de Manila por el opio fue la tentativa fallida de un comerciante que trató de exportar en 1817 un cargamento de opio turco a China (FRADERA, 1999b: 143). Según se indicaba en los primeros estudios sobre esta cuestión, dos años después, Lorenzo Calvo y Gabriel Yruretagoyena llegaron a Cantón a reemplazar a los anteriores factores de la Compañía allí destacados, entrando en el negocio del opio. Ander Permanyer ha precisado, sin embargo, que Calvo se estableció primero como factor de la Compañía de Filipinas en 1816, mientras que de Yruretagoyena no hay evidencias de que llegara a China antes de 1822. Además, algunos comerciantes españoles, como el grupo Laruleta, Mendieta, Uriarte e Yrisarri, trataron de penetrar en las exportaciones de opio desde Calcuta, incorporándose así al comercio intra-asiático. Esas conexiones se afianzaron al asociarse Manuel Larruleta con la casa británica Mackintosh & Co., y Javier Yrisarri con la empresa de James Matheson, una alianza que se mantuvo hasta 1827. Al fallecer Yrisarri y disolverse los intereses españoles, James Matheson se incorporó a Charles Magniac, la firma donde trabajaba William Jardine, personajes todos ellos fundamentales en las colaboraciones que comerciantes españoles establecieron con grandes firmas británicas en Asia (FRADERA, 1999b; GREENBERG, 1979; PERMANYER, 2014).

Mientras, Lorenzo Calvo se asoció con Charles Magniac, en otra de esas alianzas hispano-británicas características de aquellas dinámicas comerciales, en las cuales los británicos aportaban sus conexiones en Calcuta y sus disponibilidades de capital, mientras que los españoles aportaban barcos y apoyo logístico desde Manila (FRADERA, 1999b: 145). De hecho, antes de la adquisición de Hong Kong por los británicos, se consideró incluso la posibilidad de establecer en Filipinas una base segura para ese comercio, al ofrecer Manila unos derechos arancelarios no muy onerosos, presentar el estímulo de poder fomentar el consumo del opio entre la población china establecida en el archipiélago y de poder obtener a cambio de esos negocios plata americana. Sin embargo, las matanzas de extranjeros tras la epidemia de cólera de 1820 y los levantamientos de 1822 y 1823 desaconsejaron tal posibilidad, optándose por operar, en esa primera época, desde el puerto de Amoy (FRADERA, 1999b; CHEONG, 1979; PERMANYER 2018).

El consumo de opio se extendió por Filipinas en el siglo XIX. La administración colonial en principio se opuso tajantemente a este negocio, y estableció duras sanciones al tráfico clandestino. Sin embargo, diferentes sectores comenzaron a interesarse por las posibilidades de este producto. Así, en 1828, el oidor de la Audiencia de Manila, Manuel Bernáldez y Pizarro, defendió la posibilidad de cultivar en Filipinas la adormidera blanca para su exportación a China y para el consumo de la población china en Filipinas. En 1833, el Intendente de Hacienda planteó la posibilidad de abrir algunos fumaderos de opio en la capital. En 1834, dos comerciantes chinos en Manila solicitaron permiso para abrir un establecimiento donde jugar a las cartas y fumar opio, una petición que fue denegada (FRADERA, 1999b: 151). En 1838, Rafael Díaz Arenas, alto funcionario en Filipinas, después de una visita a un fumadero de Singapur, defendió la conveniencia de su cultivo para exportarlo a China, señalando que, al igual que ese producto había enriquecido

a los ingleses en Bengala y mantenía el establecimiento portugués de Macao, podría beneficiar también a los españoles de Filipinas (DÍAZ ARENAS, 1838:86, cit. por FRADERA, 1999b: 151). Los intereses británicos en el área llegaron a plantear incluso avalar una operación de crédito a la colonia para fomentar el tráfico de opio a Filipinas (GREENBERG, 1979).

Finalmente, en 1843, un momento crítico de las finanzas filipinas por una crisis en el estanco del tabaco que sustentaba buena parte de la rentabilidad de las islas, se nombró una comisión para estudiar la conveniencia de legalizar los fumaderos de opio en Filipinas para el exclusivo consumo de la población de origen chino. A resultas de ello, se decidió autorizar una venta restringida de opio en las islas, en la cual se establecía el estanco estatal, pero se arrendaba su administración a comerciantes particulares. En 1849, se contrató la apertura de tres fumaderos en Manila y dos más extramuros de la capital. En 1850, se amplió el consumo a algunas provincias. En 1860, el número de fumaderos de opio era de 478. La decisión de entrar en el negocio del opio, que ligaba irremediabilmente a Filipinas con el resto de Asia, pronto produjo beneficios para la administración colonial. Así, en el ejercicio de 1844-1845 el estanco del opio proporcionó 23.205 pesos, en los años sesenta la recaudación anual se situó entre los 50.000 y los 60.000, y al final de la dominación española estas cifras se multiplicarían por diez (FRADERA, 1899b: 152).

5.2. Arroz

El siguiente producto que en el siglo XIX vinculó a Filipinas con el comercio asiático fue el arroz, en especial con China, donde la demanda de este grano era muy alta. Antes de que en los años treinta se adoptara una política más aperturista, el comercio del arroz estaba sujeto a las estrictas normas españolas. Por ello la mejor manera para que empresas extranjeras operaran en el mundo del arroz filipino era a través de agentes locales, encargados de comprar el grano a los productores locales, y de barcos españoles autorizados a exportar arroz desde determinados puertos.

Así, cuando la poderosa compañía británica Jardine Matheson decidió implicarse en el mundo del arroz filipino con objeto de exportarlo a China, buscó socios locales en Filipinas. Operó de una manera bastante habitual en la época, prestando dinero a productores y distribuidores, e incluso financiando la compra de barcos en los que transportar el producto que le interesaba. Así, en los años 1820 y 1830, Jardine Matheson se alió con William Kierulf & Co, una compañía radicada en Manila, que actuó como su agente en las islas comprando a productores locales y exportando el grano a Cantón. A partir de 1834, pasó a trabajar con John Shillaber, un comerciante que ya había operado con empresas en Java y en Cantón. Shillaber optó por asociarse con Eugenio de Otadui, quien, al ser español, podría negociar más fácilmente la compra de arroz con los alcaldes mayores de Pangasinan o Ilocos y navegar bajo bandera española. Jardine Matheson les proporcionaría los préstamos necesarios para todas las operaciones (TARLING, 1963; LEGARDA 1999; OWEN, 1971).

Sin embargo, las fluctuaciones de los precios en Filipinas y en China, los tifones que a veces impedían operar, y las disposiciones del gobierno colonial dificultaron el negocio hasta el punto de que en 1838 Jardine Matheson decidió

enviar a Manila a J. Adam Smith, un miembro de su firma, para controlar directamente las operaciones. En 1845, Smith fue relevado en sus labores por M.A. Macleod, quien propuso a Jardine Matheson hacerse con el control de los negocios en Manila, entrando en contacto con la rica clase de criollos y mestizos propietarios de haciendas e impulsores de diversos negocios. De acuerdo con esa sugerencia, se aliaron con B.A. Barretto, un criollo de origen indo-portugués asentado en Filipinas, que creó una compañía para operar desde Manila con el apoyo de Jardine Matheson, comprando a distribuidores nativos y enviando arroz a China. Siguió operando en el mercado del arroz, aunque con menor intensidad, hasta principio de la década de 1870, cuando las exportaciones de arroz de Cochinchina, Rangoon y Siam afectaron al tráfico en el sudeste asiático (TARLING, 1963).

El cónsul británico en las primeras décadas de siglo, John William Farren, estuvo atento a los intereses y problemas de las empresas británicas que operaban en el mundo del arroz y, en cuanto le fue posible, nombró un vicecónsul –puesto que recayó en la figura del comerciante criollo José de Bosch– en Sual,⁴ el principal puerto para la exportación de este grano, y continuó informando sobre el volumen de las exportaciones de arroz y los barcos y compañías implicadas en este negocio.⁵

5.3. Azúcar

A partir de los años 1830, el principal producto de exportación de Filipinas fue el azúcar. Al principio, su principal destino era Gran Bretaña, aunque posteriormente el mercado se amplió hacia Australia, China, Bombay y, a partir de los años sesenta, también a Europa.

En 1834, el Parlamento británico aprobó la abolición de la esclavitud y una serie de medidas que favorecían la entrada al mercado británico de azúcar producido por mano de obra libre. Ello hizo que la atención se desviara de las tradicionales áreas esclavistas de las Indias Occidentales hacia territorios azucareros que empleaban otros modos de producción, y entre ellos Filipinas. Esta tendencia se incrementó al exigirse, a principios de los años 1840, que el azúcar que entrara en territorio británico, o en sus posesiones, estuviera certificado por un funcionario de su país como producido por mano de obra no esclava, lo cual motivó la apertura de un consulado británico en Manila, a fin de facilitar el envío de azúcar filipino.⁶

Varias empresas británicas se interesaron por el cultivo y la exportación de azúcar. En esas décadas iniciales, había unas diez compañías británicas asentadas en Filipinas, más otros pequeños comerciantes que operaban por cuenta propia. Entre las empresas establecidas en 1848 estaban Martin Dyce & Co.; W. R. Paterson & Co.; Ker & Co.; Holliday Wise & Co.; Butler Sykes & Co.; Constable Wood & Co.; J. W. Lewis; Rawson Cresswell & Co.; Middletons Blundell & Co.; B.A. Barretto & Co.; y J. Rogers & Co. Es interesante anotar que en la información relativa a estas empresas aparece que la mayor parte de ellas tenían sucursales en otros

4 TNA, FO 72/927, Farren a Clarendon, 11 de marzo de 1857.

5 TNA, FO 72/927, Farren a Clarendon, 31 de diciembre de 1857.

6 TNA, FO 72/663, Aberdeen a Farren, 1 de julio de 1844. TNA, FO 72/707, Canning a Farren, 6 de enero de 1846 y FO 72/708, Farren a Canning, 14 de mayo de 1846.

puertos del entorno como Singapur, Hong Kong, Shanghái, o Batavia; que buena parte de ellas partían de Liverpool y alguna de Glasgow; o que la última de ellas operaba en Joló.⁷ Sin embargo, en el mundo del azúcar sobresalió por encima de todas las empresas la figura de Nicholas Loney, un comerciante que había viajado por Venezuela, Cuba y Honduras, lugares donde conoció el mundo del azúcar y del café, y había trabajado en Singapur en las empresas de la familia escocesa Ker, dedicada a la manufacturación y exportación de algodón y otros textiles. En 1852, Loney se trasladó a Filipinas, hacia donde los Ker estaban expandiendo sus intereses. Se dio cuenta del potencial que tenía el azúcar en las Visayas, las islas centrales del archipiélago filipino, promoviendo el cultivo del azúcar tanto en Panay como en Negros, una tarea que facilitó su nombramiento como vicecónsul británico en Iloilo.⁸ Operó con la compañía Loney & Ker, y luego con Loney & Co., creó su propia plantación, introdujo maquinaria moderna para su producción, mejorando en mucho la cantidad y la calidad del azúcar. Gracias a su amplia red de contactos, facilitó la obtención de créditos para el cultivo y la compra de maquinaria a aquellos que querían dedicarse a este producto, consiguiendo que esta región se convirtiera en una de las áreas azucareras más importante de Filipinas. Modernizó también la ciudad y el área portuaria de Iloilo, promoviendo las exportaciones directas desde este punto, sin necesidad de pasar por Manila. De tal forma, si al comenzar la década de 1840 las exportaciones de azúcar se valoraban en 1.066.628 pesos, en las décadas siguientes este valor se multiplicó hasta alcanzar los 16.914.980 pesos en 1893 (LEGARDA, 1999:115).

El azúcar no solo atrajo a compañías británicas asentadas en Filipinas, sino también a las grandes empresas operando en las costas asiáticas. Nos encontramos, así, de nuevo, a Jardine Matheson actuando en este campo, aunque de manera más limitada que en el mundo del arroz, y siempre a través de agentes locales. Operó frecuentemente con la compañía americana Russell & Sturgis, apoyó puntualmente a varias firmas de Bombay interesadas en comprar azúcar filipino a bajo precio para llevarlo a India, y financió la compra y envío de azúcar a distintos destinos -Inglaterra, San Francisco, Sídney, Hong Kong, Shanghái...- a través de distintos consignatarios como Otadui, Macleod o Barretto. A veces, en estas operaciones con azúcar se implicó también la casa madre, Magniac Jardine & Co., de Lombard Street, Londres, y Matheson & Co., Londres. En 1865, Barretto presentó a Nicholas Loney a Jardine Matheson para que les informara del azúcar producido y exportado desde Visayas, empezando desde entonces una fructífera relación para ambas partes (TARLING, 1963).⁹

5.4. Tráfico de trabajadores coolies

Un tema muy conflictivo que también afectó a las relaciones de Filipinas con los puertos asiáticos fue el del tráfico de trabajadores coolies. La llegada de población china a Filipinas era una dinámica establecida desde tiempos prehispánicos

7 TNA, FO 72/761, List of British Mercantile Houses established at Manila in the year 1848.

8 TNA, FO 72/904, Farren a Clarendon, 4 de julio de 1856; Loney a Farrell, 2 de agosto de 1856.

9 Respecto a otros productos filipinos, Jardine Matheson no estuvo demasiado interesada por el comercio con abacá, que quedó en manos americanas. Compró, sin embargo, cigarros manufacturados por el monopolio gubernamental para venderlos en las posesiones británicas en Asia. Finalmente, estuvo también interesado en la importación a Filipinas de textiles británicos, a pesar de que las principales compañías que se dedicaron a ese negocio fueron Wise and Co. Y Ker MacMicking, a las que probablemente en algún momento Jardine Matheson pudo financiar.

hasta el punto de que este sector se había convertido en un integrante más de la población filipina, merecedor incluso de una legislación especial que regulaba su asentamiento, actividades, obligaciones e impuestos. En diversos momentos la presencia china había originado serios conflictos con la administración colonial y con la población de las islas, produciéndose matanzas y expulsiones masivas de aquellos no cristianizados e integrados con los filipinos. Sin embargo, la llegada de comerciantes y trabajadores chinos no disminuyó con los años, hasta alcanzar unas proporciones muy considerables en el siglo XIX (90.000 trabajadores y comerciantes chinos en Filipinas en las últimas décadas (WICKBERG, 2001; WILSON, 2004; GIL, 2011; ELIZALDE, 2014).

Los pasajeros chinos llegaban a Filipinas no solo en barcos de su propio país, sino en buques de diversas naciones. El transporte de trabajadores era un negocio lícito, directamente relacionado con el cometido de tantas empresas navieras. No obstante, en el siglo XIX se cuestionó la posibilidad de que en esos viajes se produjera un tráfico ilegal de personas o se transportaran trabajadores forzados, una situación especialmente perseguida por los británicos (ARENSMEYER, 1980). La vigilancia establecida en torno a esta cuestión permitió detectar varios casos irregulares, muy probablemente relacionados con el tráfico de mano de obra esclava.¹⁰ Uno de ellos se evidenció cuando en 1855 se detuvo en el puerto de Amoy a un barco con bandera británica, el *Inglewood*, que transportaba 43 niñas chinas menores de 8 años para que trabajaran como cigarreras, sin que la investigación pudiera determinar si las niñas iban a ser conducidas a Manila, a Macao o a Cuba.¹¹ Otro caso muy notable se produjo cuando el el barco americano *Waverley*, que iba del puerto chino de Swatow a Perú, se vio obligado a recalar en Filipinas por diversas emergencias, y se descubrió que entre 200 y 300 chinos que iban a bordo habían muerto asfixiados. El asunto puso en aviso a las autoridades de Manila sobre la posible utilización de Filipinas como punto de escala en el tráfico de coolies.

Según señaló el cónsul británico en Manila, había dos compañías británicas en Amoy encargadas del transporte de chinos: Syme Muir and Co. y Tait and Co. Las conexiones de Tait con Filipinas eran importantes. Desde los años treinta había sido socio de Barretto, y a través suyo estableció conexión con Jardine Matheson. Fue también el agente encargado de transportar 600 chinos por encargo del gobierno español para desarrollar las islas Batanes y Babuyan.¹² En 1847 envió un barco con trabajadores chinos a Cuba, y escribió a Barretto preguntándole por las posibilidades de ese negocio en Filipinas. Esa reiterada aparición del nombre de Tait en operaciones cuestionables de emigración hizo recelar de nuevo a las autoridades del papel desempeñado por Filipinas en el tráfico de coolies. Sin embargo, tras diversas investigaciones, el cónsul británico en Manila concluyó que las personas transportadas a Filipinas no eran coolies forzados, sino pasajeros que viajaban libremente, con frecuencia por motivos de trabajo, pero que pagaban su pasaje sin coacciones, y que, por muy duras que fueran sus condiciones laborales,

¹⁰ Casos explicados detenidamente por Arensmeyer en el artículo citado.

¹¹ TNA, FO 228/184, Minutes of the Court of Inquiry, Amoy, 23 March 1855, cit. por Arensmeyer, p. 192.

¹² TNA, FO 228/134, Consul Charles Winchester to Governor John Bowring, Amoy, 26 August 1852. Citado por Arensmeyer, p. 188.

una vez cumplidos sus compromisos de trabajo, o pagadas las deudas contraídas para pagarse el pasaje, podían moverse libremente y cambiar sus actividades.¹³

Otro asunto más cuestionable es que Filipinas, y en especial las islas del sur del archipiélago, se utilizaran como punto de escala en el tráfico de coolies hacia otros destinos. Además, nos ha quedado constancia de la preocupación por la arraigada tradición del comercio de esclavos en la zona por parte de algunas etnias del sureste asiático. De hecho, el cónsul británico en Manila señaló varios casos de barcos que pasaron por Filipinas llevando esclavos, e incluso reflejó la intervención de algún barco de guerra británico para liberar a esos pasajeros. Zamboanga, en particular, y también Joló, otros puntos de Mindanao y las costas de Borneo aparecen en la documentación consular como lugares de recalada para buques que transportaban población forzada, normalmente destinada hacia destinos más allá de Filipinas.¹⁴

No acaba aquí la cuestión, ni mucho menos. En este texto me he ceñido a las fechas señaladas en este dossier colectivo, centrándome solo en las últimas décadas del siglo XVIII y en las primeras del XIX, y en algunos de los sectores que estimularon las relaciones de Filipinas con Asia en esa época. Quedan por analizar, sin embargo, otras cuestiones fundamentales referidas a un periodo de análisis que es más frecuente en mis investigaciones, como son las últimas redes del siglo XIX, un tiempo en el que, por su caracterización, es necesario insistir en el desarrollo adquirido por las empresas dedicadas a la exportación; en la colaboración entre socios locales y empresas extranjeras; en la participación conjunta en los negocios de Filipinas de élites formadas por peninsulares, criollos, mestizos hispano-filipinos y chino filipinos, nativos, chinos y demás extranjeros; o el papel de las compañías navieras radicadas en Filipinas en el comercio interasiático. Temas, todos ellos, que quedan para otra ocasión (algo de ello se apunta ya en ELIZALDE, 2017; Elizalde, 2018, y en HUETZ DE LEMPS, 2010).

6. CONCLUSIONES

Podemos concluir, pues, subrayando una continuidad en las dinámicas comerciales de Filipinas con Asia. A pesar de que se ha señalado preferentemente la dimensión transpacífica de Filipinas y la importancia del tráfico del Galeón de Manila para la evolución de Filipinas y para su caracterización dentro del imperio español, sin negar en absoluto su transcendencia, que permitió, además, asentar las fortunas de los comerciantes, hacendados e industriales que impulsarían el desarrollo de la economía filipina en el siglo XIX, es necesario resaltar, al tiempo, que Filipinas estuvo integrada en las rutas comerciales asiáticas desde los primeros tiempos y que se puede rastrear una continuidad en esas dinámicas, que fueron

13 TNA, CO 129/60, Farren to Bowring, Manila, 3 June 1856 y Farren to Bowring, Manila, 20 October 1858. Citado por Arensmeyer, p. 194. Mónica Ginés ha abierto una línea interpretativa diferente, en la que cuestiona que si el tráfico de algunos de los trabajadores chinos que llegaban a Filipinas en muy duras condiciones laborales no podría ser considerado también una forma de esclavitud. He leído ese trabajo, aún en curso de publicación, por cortesía de la autora, a quien agradezco su deferencia.

14 Por ejemplo, en 1844 Farren informaba de un barco británico en viaje entre Hong Kong y Java que se vio sorprendido por una tormenta, por lo que tuvo que recalcar en el sur de Filipinas, donde fue atacado por piratas que se apoderaron de varios esclavos que iban a ser vendidos en Java. TNA, FO72/663, Farren a Foreign Office, 4 de diciembre de 1844.

alternando modelos y protagonistas según las circunstancias internacionales y las demandas de los mercados.

Así, en este trabajo queda patente cómo, a partir del siglo XVII, se empezaron a plantear proyectos para fomentar el comercio directo entre la Península y Filipinas que permitieran, además, entablar negocios e incrementar los intercambios con los puertos asiáticos, procesos en los que estuvieron implicados comerciantes peninsulares, criollos, mestizos, filipinos y extranjeros, en alianza con empresas internacionales.

Se evidencia también la progresiva implicación española en la ruta del cabo de Buena Esperanza, la llegada a Manila de barcos y comerciantes de diversa procedencia, así como la adopción de una política cada vez más aperturista.

La iniciativa de barcos de la Armada, de compañías particulares, de la Real Compañía de Filipinas y de comerciantes que se aventuraron en los negocios del Índico y del Mar de la China a fines del siglo XVIII y principios del XIX fueron complementados por iniciativas de emprendedores asentados en Filipinas, que sirvieron de base y justificación para todo lo demás.

De igual forma, queda reflejada la participación española en los negocios y en el tráfico comercial con Asia, a través de Filipinas, a partir del mundo del opio, el arroz, el azúcar o el tráfico de coolies, sectores que sirven como botón de muestra de la intensa actividad comercial desarrollada desde las islas, en estrecha colaboración entre españoles, criollos, mestizos, chinos y extranjeros de distinta procedencia –muy especialmente británicos. Todo lo cual nos sirven también para rebatir los compartimentos estancos y las divisiones fronterizas y cronológicas que a veces nos impiden comprender la continuidad de los procesos, aun cuando estos tuvieran una diferente caracterización según los momentos.

7. REFERENCIAS

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2009): *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, Instituto de Investigaciones Dr. José Mora-Universidad de A Coruña, San Juan Michoacán.
- ARENSMEYER, E. (1980): «The Chinese Coolie Labor Trade and the Philippines: An Inquiry», *Philippine Studies*, 28:187-198.
- BAILY, C. (2010): *El nacimiento del mundo moderno, 1780-1914. Conexiones y comparaciones globales*, Siglo XXI Editores, Madrid.
- BERNABÉU, S.; MARTÍNEZ SHAW, C. (eds.) (2013): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla.
- BLUSSÉ, L. (1999): «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, 58: 107-29.
- BONIALIAN, M. (2012): *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, Ciudad de México.
- BONIALIAN, M. (2014): *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Biblos, Ciudad de México.
- CAPELLA, M.; MATILLA TASCÓN, C. (1957): *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid*, Imprenta Sáez, Madrid.
- CASTELLANOS, A. (2006): «El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia Naval*, 52: 85-107.

- CASTELLANOS, A. (2012): «Representantes de Filipinas en las Cortes de Cádiz», en Antonio GUTIÉRREZ ESCUDERO (ed.), *La Constitución gaditana de 1812 y sus repercusiones en América*, Universidad de Cádiz, Cádiz.
- CELDRÁN, J. (1994): *Instituciones hispano-filipinas del siglo XIX*, Ed. Mapfre, Madrid.
- CHEONG, W.E. (1965): «An Anglo-Spanish-Portuguese Clandestine Trade between the Ports of British India and Manila, 1785-1790», *The Philippine Historical Review*, 1: 80-94.
- CHEONG, W.E. (1970): «Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)», *Journal of Southeast Asian Studies* 1 (2): 1-19.
- CHEONG, W.E. (1971): «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade», *Journal of Southeast Asian Studies*, 2 (2): 142-158.
- CHEONG, W.E. (1979): *Mandarins and merchants: Jardine, Matheson and Co., a China Agency of the Early Nineteenth Century*, Curzon Press, London.
- CHEONG, W.E. (1997): *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Curzon Press, Richmond.
- CORPUZ, Onofre D. (1997): *An Economic History of the Philippines*, University of the Philippines Press, Quezon City.
- DE JESUS, Ed. C. (1980): *The Tobacco Monopoly in the Philippines: Bureaucratic Enterprise and Social Change, 1766-1880*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- DELGADO RIBAS, J.M. (2007): *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio internacional del sistema colonial español*, Edicions Bellaterra, Barcelona.
- DERMIGNY, Louis (1964): *La Chine et l'Occident : Commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719-1833*, SEVPEN, Paris.
- DÍAZ ARENAS, R. (1838): *Memoria sobre el comercio y navegación de las islas Filipinas*, Imp. de Domingo Feros, Cádiz.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1968): «Manila: Puerto franco. El comercio libre en la última década del siglo XVIII», en *Verhandlungen des xxxviii Internationalen Amerikanistenkongresses*, Stuttgart-München, 12 bis 18 August 1968, t. III: 501-508.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (1999): «Filipinas ante la independencia de la América continental», en Luis Navarro (ed.), *José Martí y su tiempo*, Sevilla, Universidad de Sevilla- Fundación El Monte: 440-457.
- DÍAZ-TRECHUELO, M.L. (2001): *Filipinas, la gran desconocida (1565-1898)*. Pamplona, Eunsa.
- ELIZALDE, M.D. (ed.) (2003): *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC-Casa Asia, Barcelona.
- ELIZALDE, M.D. (ed.) (2009): *Repensar Filipinas. Política. Identidad y Religión en la construcción de la nación filipina*, Barcelona: Ed. Bellaterra.
- ELIZALDE, M.D. (2013): «Filipinas en las Cortes de Cádiz», *Historia y Política*, 30: 177-203. English version, M.D. ELIZALDE (2013b): «The Philippines at the Cortes de Cádiz», *Philippine Studies*, 61 (3): 331-361.
- ELIZALDE, M.D. (2014): «China, Spain and the Philippines in the Nineteenth Century Images and Representations», en A. WINDUS y E. CRAILSHEIM (eds.), *Image-Object-Performance-Mediality and Communication in Cultural Zones of*

- Colonial Latin America and the Philippines*, Waxmann, Münster/New York: 197-214.
- ELIZALDE, M.D. (2017a): «Navegando entre comunidades: El caso del “español-filipino” Pedro P. Roxas y su entorno», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 247-293.
- ELIZALDE, M.D. (2017b): «Interacciones empresariales entre las elites urbanas filipinas: Barcos, tranvías, cervezas y aceites», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 63-98.
- ELIZALDE, M.D. (2017c), «China from the Perspective of an Unusual Spanish Diplomat: Eduard Toda, Consul at Macao, Hong Kong, Canton and Shanghai, 1875-1882», en M.D. ELIZALDE y W. JIANLANG (eds.), *China's Development from a Global Perspective*, Cambridge Scholars Publishing, Cambridge: 87-120.
- ELIZALDE, M.D. (2018a): «Cuando la religión se convierte en un instrumento político: Gobierno colonial y órdenes religiosas en Filipinas en las últimas décadas del siglo XIX», en X. HUETZ DE LEMPS, G. ÁLVAREZ CHILLIDA y M.D. ELIZALDE (eds.), *Gobernar colonias, administrar almas. Poder colonial y órdenes religiosas en los imperios ibéricos (1808-1930)*, Casa de Velázquez, Madrid: 115-148.
- ELIZALDE, M.D. (2018b): «Movilidad, mestizaje y significación de los crullos en las Filipinas del siglo XIX», en María Dolores Elizalde y Carmen Yuste (eds.), *Redes Imperiales: Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas*, CSIC, Madrid: 185-232.
- ELIZALDE, M.D. (2018c): «El consulado británico en Manila: ejemplo de soporte institucional para la penetración en los mercados extraeuropeos del siglo XIX», en *Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIX^e siècle*, Barcelone, UPF, 13-14 décembre 2018.
- FRADERA, J.M. (1999): *Gobernar colonias*, Península, Barcelona.
- FRADERA, J.M. (1999a): *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- FRADERA, J.M. (1999b): «Opio y Negocio, o las desventuras de un español en China», en *Gobernar colonias*, Península, Barcelona: 129-152.
- FRADERA, J.M. (2005): *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Ed. Bellaterra.
- GAMELLA, J.F.; MARTÍN, E. (1992): «Las rentas del anfión: el monopolio del opio en Filipinas (1844-1898) y su rechazo por la administración norteamericana», *Revista de Indias*, 194:61-106.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham (MD).
- GIL, J. (2011): *Los chinos en Manila, siglos XVI y XVII*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- GREENBERG, M. (1951): *British Trade and The Opening of China, 1800-1842*, Cambridge University Press, Cambridge. Reeditado en 1979, Monthly Review Press, New York.
- HERRERO GIL, M.D. (2013): *El mundo de los negocios de Indias: las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*, Editorial Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Diputación de Sevilla, Madrid.

- HERRERO GIL, M.D. (s.f.): «El “punto de vista” o la revisión de dos viajes a Extremo Oriente: el *Hércules*, de la compañía gaditana Ustáriz y San Ginés», *Frentes Avanzados de la Historia, Revista de difusión histórica interatlántica y de género*, en <http://maytediez.blogia.com/2010/103103-el-punto-de-vista-o-la-revision-de-dos-viajes-a-extremo-oriente-el-hercules-de-l.php> [consulta: 09/01/2019].
- HERRERA REVIRIEGO, J. (2014): «Manila y la Gobernación de Filipinas en el mundo interconectado de la segunda mitad del siglo XVIII», Tesis doctoral inédita, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana.
- HUETZ DE LEMPS, X. (2010): «Le cabotage et la construction de l’archipel philippin (fin XVIII fin XIXe siècle)», en J.-L.CH. OLIVIER SEVIN y D. GUILLAUD (eds.), *Comme un parfum d’île. Florilège offert à Christian Huetz de Lemps*, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, Paris: 97-108.
- HUETZ DE LEMPS, X. (2018): «De l’efficacité commerciale des consuls de France à Manille (1820-1898)», en Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIXe siècle, UPF, 13-14 décembre 2018, Barcelone.
- JURADO CERÓN, S. (2016): «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1784)», en S. BERNABÉU, C. MENA y E.J. LUQUE (coord.), *Filipinas y el pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Sevilla: 181-206.
- LARKIN, J.A. (1993): *Sugar and the Origins of Modern Philippine Society*, University of California Press, Berkeley.
- LEGARDA, B. (1999): *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- LLOBET, Ruth de (2011): «Orphans of Empire: Bourbon reforms, constitutional impasse, and the rise of Filipino Creole consciousness in an age of revolution», PhD diss., University of Wisconsin-Madison.
- LUQUE TALAVÁN, M. (2009): *Imágenes del mundo. Enrique de Ota y Ric. Diplomático y viajero*, Departamento de Educación, Cultura y Deportes, Zaragoza.
- MARTÍNEZ, D. (2007): *La participación española en el proceso de penetración occidental en China: 1840-1870*, Tesis Doctoral, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.
- MARTÍNEZ DE LA PALMA, M.L. (1981): *El Consulado de Manila*, Granada, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Granada, Granada.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820). Discurso leído el día 11 de noviembre de 2007 en la recepción pública del Excmo. Sr. D. Carlos Martínez Shaw*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2000): *El Galeón de Manila*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2013): «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en I. Lobato y J.M. OLIVA MELGAR (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva: 325-380.
- MARTÍNEZ SHAW, C.; ALFONSO MOLA, M. (2014): «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en M. BAUDOT (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Polifemo, Madrid: 331-371.
- OWEN, N.G. (1971): «The Rice Industry of Mainland Southeast Asia: 1850-1914», *Journal of the Siam Society*, 59: 75-143.

- OWEN, N.G. (1984): *Prosperity without Progress: Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- PÉREZ LECHA, M. (2014): «Los últimos años del Galeón: El ocaso de un modelo colonial hispano en el Pacífico, 1785-1821», Tesis Doctoral, Universidad Jaume I, Castelló de la Plana.
- PÉREZ LECHA, M. (2018): «Los últimos años del Galeón de Manila, 1816-1821», en M.D. ELIZALDE y C. YUSTE (eds.), *Redes imperiales: intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 111-133.
- PERMANYER, A. (2012): «Españoles en Cantón: los *Diarios* de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7: 523-546.
- PERMANYER, A. (2013): «La participación española en la economía del opio en Asia Oriental tras el fin del Galeón», Tesis doctoral, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.
- PERMANYER, A. (2014): «Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia (1815-1830)», *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 10: 155-164.
- PERMANYER, A. (2018a): «Competencia y colaboración: la Real Compañía de Filipinas, el Galeón de Manila y las redes comerciales de Asia oriental», en M.D. ELIZALDE y C. YUSTE (eds.), *Redes imperiales: intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 87-110.
- PERMANYER, A. (2018b): «Más allá del Galeón: el comercio hispánico en Asia durante la era de las revoluciones», en *Séminaire international Les supports institutionnels de la pénétration des marchés extraeuropéens au XIXe siècle*, UPF, 13-14 décembre 2018, Barcelone.
- QUIASON, S.D. (1966a): *English "country trade" with the Philippines*, Solidaridad Publishing House, Manila.
- QUIASON, S.D. (1966b): «The Sampan Trade, 1570-1770», en A. FELIX Jr. (ed.), *The Chinese in the Philippines, 1570-1770*, Solidaridad Publishing House, Manila: 160-74.
- REID, A. (1997): «A new phase of commercial expansion in Southeast Asia, 1760-1850», en A. REID (ed.), *The Last Stand of Asian Autonomies*, St. Martin's Press, London: 57-82.
- REID, A. (2015): «Becoming a Tropical Plantation, 1780-1900», en *A History of Southeast Asia. Critical Crossroads*, Wiley Blackwell, Malden (MA): 196-212.
- RODRIGO, M. (2002): «Los intereses empresariales españoles en Filipinas», en María Dolores Elizalde (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid, CSIC-Casa Asia: 207-220.
- RODRIGO, M. (ed.) (2014): *Tabacalera. A Bridge between the Philippines and Spain*, Ayala Foundation, Manila.
- RUIZ RIVERA, J.B. (1976): «La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Instituto de Estudios Gaditanos-Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz: 183-199.
- SÁNCHEZ, L.A. (2010): «Gobierno y administración del territorio en Filipinas, 1565-1898», en S. BERNABÉU (ed.), *Poblar la inmensidad: sociedades, conflictividad y representación en los márgenes del Imperio Hispánico, siglos XV-XIX*, CSIC-Ed. Rubeo, Madrid: 465-531.

- SCHURZ, W.L. (1939): *The Manila Galleon*, E. P. Dutton, New York.
- SUGAYA, N. (2000): «Chinese Immigrant Society in the Latter Half of the 18th-century Philippines: Strategy for Survival in Response to Spain's New Chinese Policy», en T.A. SEE (ed.), *Intercultural Relations, Cultural Transformation, and Identity. The Ethnic Chinese: Selected Papers Presented at the 1998 ISSCO Conference*, Kaisa para Sa Kaunlaran, Inc., Manila: 553-570.
- SUGAYA, N. (2014): «Spanish Colonial Manila in Transition: Trade and Society at the Turn of the Nineteenth Century», *The Bulletin of the Faculty of Law and Letters. Humanities*, 36: 19-32.
- TARLING, N. (1963): «Some Aspects of British Trade in the Philippines in the Nineteenth Century», *Journal of History*, 9: 287-327.
- TREMML-WERNER, B. (2012): «The Global and the Local: Problematic Dynamics of the Triangular Trade in Early Modern Manila», *Journal of World History*, 23: 555-586.
- TREMML-WERNER, B. (2017): «Marginal Players and Intra-Network Connections: New Perspectives on the Manila Trade, c. 1640-1780», *Journal of Social Sciences and Philosophy*, 29/4: 1-28.
- VAN DYKE, P.A. (2005): *The Canton Trade: Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong University Press, Reprint, Hong Kong.
- VAN DYKE, P.A. (2010): «New Sea Routes to Canton in the 18th Century and the Decline of China's Control over Trade», en L. QINGXIN (ed.), *Studies of Maritime History. Haiyang shi yanjiu*, Shehui kexue wenxian chu ban she, Beijing: 57-108.
- WICKBERG, E. (2001): *The Chinese in Philippine Life, 1850-1898*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- WILSON, A.R. (2004): *Ambition and Identity: Chinese Merchant Elites in Colonial Manila*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- YUSTE, C. (1984): *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, INAH, México D.F.
- YUSTE, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, México.
- YUSTE, C. (2017): «Las relaciones entre almaceneros novohispanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacciones entre comunidades en el imperio español*, Ed. Polifemo, Madrid: 43-62.

The Loyal Foreign Merchant Captain: Thomé Gaspar de León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections

*El leal capitán mercante extranjero: Tomé Gaspar de León y la
construcción de las conexiones intra-asiáticas de Manila*

Kristie Patricia Flannery*
The University of British Columbia
Department of History
<https://orcid.org/0000-0001-9087-3048>
kristie.flannery@utexas.edu

Guillermo Ruiz-Stovel
University of California, Los Angeles
Department of History
<https://orcid.org/0000-0001-6873-8704>
ruizstovel@ucla.edu

Recibido: 29/01/2019; Revisado: 26/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Abstract

This article presents a micro-historical analysis of the life of Thomé Gaspar de León, the South Indian-born Christian who became one of the most successful merchants in Manila's intra-Asian trade, and one of the most trusted agents of the Hispanic monarchy in Asia in the mid-eighteenth century. Combining methodologies of social and economic history, this study provides new insight into patterns of empire-building in maritime Southeast Asia and the Pacific. It highlights Manila's previously neglected role as an intra-Asian trading hub and reveals how its commercial connections to Batavia, Macao, and other regional port cities, forged by men like Gaspar de León, ultimately strengthened Spain's Asian empire.

Keywords: Philippines, Intra-Asian Trade, Iberian Asia, Agent of Empire, Social Network Analysis.

Resumen

Ésta es una aproximación microhistórica a la vida de Tomé Gaspar de León, un cristiano nativo del sur de la India, quien a mediados del siglo XVIII se convertiría en uno de los más exitosos comerciantes intraasiáticos de Manila, así como uno de los más confiados agentes de la monarquía española en Asia. Combinando los métodos de la historia social y económica, este estudio brinda nuevas perspectivas

*Autor de correspondencia / Corresponding author.

sobre la construcción imperial en el sudeste asiático y el Pacífico. También resalta el minimizado papel de Manila como eje comercial intra-asiático y muestra como los nexos comerciales forjados por figuras como De León, en puertos como Macao o Batavia, fortalecieron la presencia española en Asia.

Palabras clave: Filipinas, Comercio intraasiático, Asia ibérica, agente del imperio, análisis de redes sociales.

1. INTRODUCTION

In the mid-eighteenth century Thomé Gaspar de León, a Catholic Paravar man from Cuddalore in Southeastern India, petitioned the King of Spain to make him a *vecino* of Manila. In the early modern Iberian world, a *vecino* was a lawful permanent resident of a city. In Manila, *vecindad* came with special commercial privileges including the right to participate in the trans-Pacific galleon trade that connected the Philippines to Mexico (YUSTE, 1984: 41). Historians have paid scant attention to De León despite the fact that this dark-skinned foreigner was one of Manila's most successful merchants and an important agent of the Spanish empire in Asia. De León built his fortune in intra-Asian trade, captaining at least sixteen voyages between Manila and ports in Java, China, and the Malay Peninsula from 1736 to 1769. De León claimed that he was deserving of *vecino* status because of his devoted service to the crown. His biography reveals how the Spanish empire in Asia successfully coopted diverse subjects to advance its imperial interests. For more than three decades this loyal foreigner spied on Spain's most powerful rivals, the British and the Dutch. He procured wine, weapons, and iron for the government in Manila: commodities that were essential to the stability of a Catholic colony surrounded by enemies. He also donated ships for the Spanish colony's war against *moro* (Islamic) pirates, and he rescued and repatriated Christian Filipino and Spanish slaves.

Combining methods from social and economic history, this article explains how Thomé Gaspar de León became one of Manila's most successful intra-Asian traders, and one of the most trusted agents of the Hispanic monarchy in the region. De León left a marked presence in the dispersed Philippines colonial archive. His petitions to the crown for privileges and relevant correspondence between Manila's colonial government and the King and Council of the Indies reveal that De León was integrated into the port city's tight-knit Spanish community. He married a Spanish woman from a local military family, and military officials and priests became the godparents of his Manila-born children. A social network analysis of voyages and cargo data collected in the Manila Intra-Asian Trade database (MIAT) shows that De León also belonged to a clique of non-Chinese, Manila-based captains.¹ These overlapping colonial and maritime networks enabled De León to gain the trust of local colonial officials. De León's commercial and political ventures were entangled and mutually reinforcing: simply put,

¹ The MIAT database (1680–1840) has been created using data from the Escribanía and Contaduría fonds at Archive of the Indies (AGI) and Aduana de Manila section in the National Archive of the Philippines (NAP). It has been constructed as part of RUIZ-STOVEL (2019). References to voyages and cargo in the text are all extracted from this database.

serving the Hispanic monarchy was good for De León's business, and business was good because De León served the crown.

As a microhistory, our approach differs from existing studies of commerce and colonial rule in the Philippines that serve as collective biographies of merchants (YUSTE, 2007; GOODE, 2012). Within the field, Consuelo VARELA'S (2013) microhistory of a seventeenth-century galleon is only a loose precedent. In contrast, this article focuses on how a single individual's life history can offer new perspectives on the dynamics of globalization and imperial expansion in maritime Southeast Asia and the Pacific world. However, we by no means claim De León was a cosmopolite Menocchio of the South China Sea (GINZBURG, 1980). The captain left us no writings that could reveal the mentalité of an early modern cross-cultural broker.

This study makes an important contribution to the wave of new research on the Philippines' intra-Asian connections. It builds on scholarship that poses a challenge to the galleon-centricity of previous studies by demonstrating the nature and importance of the intra-Asian trade, not only to Manila's economy, but also as an information highway that made Spain's Asian empire more resilient to external threats (TREMML-WERNER, 2015; PERMANYER 2018). Recent work has highlighted that the development and maintenance of the entangled processes of long-distance trade and empire-building in Asia was contingent on a range of cross-cultural brokers. In the Chinese mainland, the key figure was the comprador: the agents that allowed foreign principals to penetrate China's domestic market with their imported wares, without having to deal directly with cultural and linguistic barriers. Jason Oliver CHANG (2017) has extended this portrait to encompass a wider 'comprador Pacific', where rival empires resorted to Chinese agents beyond the borders of China itself, including the Spanish Philippines (CHANG, 2017). This article suggests that a restrictive focus on the Chinese comprador overlooks other cross-cultural intermediaries that were just as important to facilitating commerce in the region and beyond the China route. Thomé Gaspar de León's trans-imperial biography speaks to the diversity of agents of empire in early modern Asia. Birgit TREMML-WERNER (2017) highlighted the prominent place of merchants from 'minor trading nations' in Manila's intra-Asian trade. This study offers the first in-depth portrait of one such merchant. Retracing De León's maritime sojourns and contextualizing his activities as a trader and an imperial agent enables us to develop a deeper understanding of the processes through which long distance commerce was carried on in this world region.

2. MANILA: SPAIN'S ASIAN EMPORIUM AND THE INTRA-ASIAN TRADE

Thomé Gaspar de León's Manila was one of the early modern world's most cosmopolitan cities. The Jesuit priest and scholar Padre Pedro Murillo Velarde captured the city's awing diversity in a poem:

In Manila there are Persians, Malabars,
Ethiopians, Armenians, and Dutch,
Mindanaoans, Ternatense, Makassarese,
Spaniards and Portuguese from the Americas,
Chinese, Bengalis, Tatars, and Lascars,
Mongols, Africans, and Frenchmen,
This unrivaled assembly
Is the happy essence of the world.²

The city was a meeting place of people of all nations because it lay at the crossroads of trade routes that extended west across South China Sea and into the Indian Ocean and east into the Pacific Ocean. Scholarly focus has historically been on the Manila-Acapulco commercial route (SCHURZ, 1939; CHAUNU, 1960), though a more recent boom in galleon studies, as exemplified by YUSTE (2007), BONIALIAN (2012), BERNABÉU (2013), BERNABÉU & MARTÍNEZ SHAW (2013), and GIRÁLDEZ (2015), has introduced more inclusive geographies and approaches. Yet, historiography devoted to Manila's intra-Asian routes during the galleon era remains marginal, with recent scholarship on the China trade focusing on Manila's Chinese community (CHIA, 2006; GARCÍA-ABÁSULO, 2008, 2012; GIL, 2011; KUEH, 2014), thus eschewing the operation of the China routes or the connections between Manila and Chinese ports (CHEONG, 1970a; VAN DYKE, 2007). There are a handful of works that address the South Asian routes and trade dynamics more directly (QUIASON, 1966; CHEONG, 1970b; BHATTACHARYA 2008). Within this body of literature, the systematic study of specific commodity flows as the nexus between Manila and its intra-Asian destinations has its only precedent in the analysis of the seventeenth-century junk trade by FANG Chen-chen (2012). The analysis of the MIAT data (RUIZ-STOVEL, 2019), which is the basis for this section of this article, extends this commodity-based approach into the eighteenth century in order to flesh out the world of intra-Asian 'circulations' (TAGLIACCOZZO & CHANG, 2011).

In De León's lifetime, Chinese and non-Chinese merchants (including Spaniards) traded with ports in Southern China, while trade with European enclaves in the Coromandel Coast and Bengal, as well as with Dutch Batavia, was exclusively in the hands of non-Chinese. As the long-run data in the MIAT database shows, the China trade held the dominant position as the main source of imports for the galleon, such as silk yarn and cottons. However, the South Asian trade in cottons competed with this product mix for re-export to Mexico. In addition to these goods, Chinese ships known as junks and ships from Java carried goods for domestic consumption in the Philippines, ranging from metals and dyes to foodstuffs. Trade with Siam, in the hands of both Chinese and non-Chinese captains, was important before the turn of the eighteenth century, but was negligible after this, as was trade with the Malay peninsula. Though the records are fragmentary, there was also a commercial route to Borneo, operated by indigenous captains and the Chinese. This provided luxury commodities for re-export to the Chinese market, such as the birds' nests that continue to be harvested today (CHIANG, 2011).

² MURILLO VELARDE (1729).

The anatomy of the annual trading season is indicative of the relative importance of each of these destinations and how this changed over time (CHAUNU, 1960: 160–198; COSANO, 1986: 215–306). Between De León's initial period of activity in the 1730s and the British Occupation of Manila in 1762, the average trading season was composed of thirteen junks and two Western-style ships arriving in Manila from China, in addition to two from Indian ports, and another two from Java. In contrast, between the end of the Occupation and the turn of the nineteenth century, the annual number of junks calling into Manila each year dropped to an average of seven, for a series of possible factors. On the other hand, the annual number of non-Chinese vessels leaving China for Manila rose to five. This expansion attests to the direct involvement of Manila merchants in the China trade in the second half of the eighteenth century. The annual number of ships from India remained the same, while the average for ships from Java was reduced to one per year. This change was perhaps due to the opening of direct trade with Cadiz in the 1760s, which would have been a new source of the European goods that Manileños had been procuring from Dutch Batavia.

The nature of the decline in Chinese junk traffic is more difficult to evaluate. Data from junk traffic at Dutch Batavia for the latter period reveals equally low volumes of Chinese arrivals at this port. This suggests a systemic stagnation, likely the product of new trade dynamics in the wake of the Seven Years' War (1756-1763). However, the reduced number of vessel arrivals are also misleading, as the Batavia data shows that Chinese junks were increasing in size, especially after 1770.³ This increase would have offset some of the reduced traffic. Decline in the Philippine case would have also responded to internal dynamics. Between 1764 and 1772, the Spanish colonial government expelled almost every Chinese resident from the colony, as this community was scapegoated for the British occupation (ESCOTO, 1999). However, the actual impact of the expulsion on trade volumes is ambiguous. The ban on the permanent residence of Chinese in the Philippines, in place until 1779, had a limited effect in reducing the hundreds of itinerant Chinese that came to Manila for the trading season, and stagnation continued for about a decade after the Chinese began to return in earnest after the ban.

Manila's main trade connection was the Chinese junk trade with Amoy (present-day Xiamen). This trade was in the hands of the South Fujianese network that cornered Chinese trade along the China Coast, Taiwan, and maritime Southeast Asia (NG, 1983). To a lesser extent, South Fujianese merchants also made voyages to Manila originating in Shanghai and Ningbo. Non-Chinese also competed in the China trade, predominantly with voyages to Canton and Portuguese Macao. They also called at Amoy with some regularity, with at least twenty voyages between the 1720s and 1790s. Even after the establishment of the Canton system in 1757, which barred Europeans from all other Chinese ports, the

³ Figures for Batavia are calculated from Leonard Blussé, *Universiteit Leiden* (1983): *South China Sea trade, 1681-1792*. DANS. <http://dx.doi.org/10.17026/dans-x39-5xed>. This database is the precedent for MIAT and is based on VOC sources. Dutch sources provide records of tonnage, which Spanish sources do not. However, the Leiden database does not include itemized cargo manifests for individual ships, which is one of the features of MIAT.

Spanish continued to visit Amoy, at least non-officially. Recognition of this trade came in 1782, when the Qianlong emperor formally sanctioned Spanish trade at Amoy, as long as it was conducted according to the regulations of the Canton customs house.⁴

Subsuming the junk trade to a silk-for-silver exchange (FLYNN & GIRÁLDEZ, 1995, 2002) undercuts the importance of the China route for other forms of domestic consumption in Manila. The shipping manifests of Chinese junks arriving in the Philippines read like veritable general stores, loaded with everything from nails; iron plows and pans (*carajayes*); earthenware, foodstuffs; and even fresh fruit. On the return trip, junks not only carried profits in the form of silver pesos, but also took with them luxury items such as sappanwood (*sibucao*), birds' nests, sea cucumber (*balate*), and deer hides.⁵ These were brought to Manila from Borneo and elsewhere in the Philippine archipelago.

Ship traffic between Manila and Indian ports was considerably lower in terms of arrivals, though it involved some of the largest ships calling into the Spanish port. These ships originated predominantly in European enclaves on the Coromandel Coast: Portuguese Sao Thome and Porto Novo, French Pondicherry, Danish Tranquebar, and to a greater extent, English Madras. Ships also sailed from Bengal and Surat. As found by Serafin QUIASON (1966), most ships arriving in Manila from India before the English Occupation belonged to the English East India Company (EIC), though others were also in the hands of 'marginal players' from minor trading nations (TREMML-WERNER, 2017).

Since Protestant nations were officially barred from trading at Manila, these ships sailed incognito with nominal captains who were chosen from among South Asian Muslims and Christians (like De León), as well as Armenians. All of these had the status of 'Asian foreigners' who were allowed to sojourn in Manila. As far as Armenians were concerned, it is difficult to differentiate between those who were acting nominally and those who were bona fide captains on Indian voyages. The Armenian network from New Julfa was active on the Asian seas, operating its own voyages and ships (ASLANIAN, 2011). In the case of Manila, Armenian captains are recorded as arriving not only from India but from China and Java as well. Some of these even set up permanent residence in Manila (BAENA ZAPATERO & LAMIKIZ, 2014).

Competing manufactures from the India and China routes were in the form of textiles. The major textile export from China was not finished cloth but rather silk yarn that could be used for weaving and embroidery in New Spain. It was priced according to a combination of quality rank, place of production, form of manufacture, and color. Reeled silk (*seda quiña*) from the Yangzi delta commanded the highest prices, especially if it was dyed with cochineal imported from Mexico.⁶ Other silk imports included stockings, ribbonry, and fine fabrics

4 *Xiamen zhi* 廈門志 (Xiamen Gazetteer), 1839, juan 5: 35b.

5 A small sample of outgoing manifests for junks bound for China are found in NAP, Aduana de Manila, SDS-6208 (1784) and SDS-6213 (1803-04).

6 From the finest to the roughest form of manufacture, silk yarn took the form of reeled silk (*seda quiña*), spun silk (*seda maso*), and silk noil (*seda floja*). It was sold by weight in piculs (*picos*), with one Manila picul equal to 137.5 pounds (the China picul being approximately 133 pounds). The three places of manufacture were Fujian, Guangdong, and Jiangnan (Yangzi River delta), with Jiangnan silk being

like satin and damask. Finished cloths were mostly imported from Canton-Macao by non-Chinese.

Cotton fabrics were the main Indian item for re-export on the galleon, though some silk yarn from Bengal also reached Manila. These fabrics ranged from rough cottons (*manta*) to finer cottons (*lienzo*) and kerchiefs (*pañitos*).⁷ However, the cotton market was not exclusive to ships from India. As supported by FANG Chen-Chen's (2012) analysis of seventeenth-century manifests, and the eighteenth-century data in the MIAT datababase, the volume of cotton imports from the Chinese junk trade has been greatly underestimated. Chinese cottons also came in these three classes and their vast quantities suggest that these were used for re-export as well as local consumption.⁸

The Manila-Java route was only partially linked to the galleon trade but played a key role in domestic Philippine consumption. More importantly, it had a strategic importance to Spain's Asian empire as a source of European iron. Due to its product mix, the Java trade was overwhelmingly in the hands of Manila-based traders, both Spaniards and non-Chinese foreigners. The ship and captain arrival data analyzed in the final section of this article suggests that both groups of Manila-based traders did not act independently: they formed mixed networks, primarily for the Java trade but also in the organization of voyages to China.

The Spanish colonial government in Manila commissioned captains including Thomé Gaspar de León to procure European iron from the Dutch East India Company (VOC). Chinese iron, imported in considerable quantities, was an imperfect substitute for European iron, and Dutch Batavia was a more a reliable and less distant source of this metal than were Indian ports. Particularly prized was iron from Biscay, produced in the Basque country. Iron cast as anchors for European-style ships was also transported back to Manila.⁹ Products important to defense, as were munitions and saltpeter, were additionally purchased in Batavia.

The VOC was also the primary source of cinnamon for the galleon trade, which was transported to Batavia from Sri Lanka. Cinnamon was a major, if not the most important, non-textile export to New Spain. Sri Lankan cinnamon was more prized than cinnamon from less distant sources, like Makassar or the Philippine archipelago (YUSTE, 2007: 267). Some cottons from Java and South Asia also appear on the manifests of vessels who plied this route, though in relatively small amounts. Java was additionally the source of European goods for nostalgic consumption, including manufactures like hats and quills; foodstuffs like cheese and olives; as well as ample amounts of beer and spirits in addition to consecration

the most expensive across the board.

⁷ These cloths came in a variety of forms and sizes. For example, the South Asian *manta*, appropriately referred to as *elefante* reached 40 varas (33 metres). There were also half and quarter *elefantes* (the latter referred to as a *garra*). *Lienzos*, like the *cambaya*, were produced both in South Asia and China, ranged between 6 to 10 varas (5-8 metres). *Paños*, like the red bandanas produced in Pulicat, were denominated in pieces without a reference of size.

⁸ Chinese cottons like the *manta* Anque (named after Anxi county in Southern Fujian) were in parallel demand to the export of silk and other fine fabrics. These cottons were used to pack these textiles in the bales that were loaded onto the galleon. See Filipinas, 940, Expediente *San Carlos*, 1767.

⁹ A shipping manifest for De León's voyage to Java on the *Espíritu Santo* in 1768, shows that 8 large anchors (of about 4,000 pounds) were purchased for the crown (*a cuenta del Rey*).

wine. These goods allowed Spanish Manileños to partially recreate a European lifestyle at the far edge of the world. With its overall product mix and primary importance for the domestic market, the Java route afforded opportunities for Manila merchants that were harder to grasp in routes with greater competition from outside players.

The procurement of European red wines was another product of strategic importance to Spain's Asian empire. Soldiers serving in Philippines presidios were allotted a daily wine ration (PIKE, 1978: 27). Any disruption to the supply of this alcohol might have contributed to military unrest in the forts that defended the islands against internal and external enemies alike. Red wine, moreover, when transformed into the blood of Christ, was crucial to the Christianizing mission of the colonial state and its legitimating rituals. In the late seventeenth century, King Charles II ordered the Viceroy of New Spain to ensure that high-quality European wine was loaded on the galleon ships bound for Manila because it was essential for consecration in the Catholic mass.¹⁰ The frustrated king noted that the dean of the metropolitan church of Manila had complained that previous shipments of wine from Mexico were spoiled when they arrived in the Philippines. This may have contributed to the expansion of the intra-Asian trade in wine, which is yet to be studied in depth.¹¹ Wine from Java came largely in the form of *vino Carlon*, whereas wine from Macao was mostly sherry. The importance of this product cannot be underestimated. In 1748, the crown deputized the Spanish ship *Santo Domingo* to journey to Macao expressly to purchase wine for Catholic mass.¹² It returned with over 5,000 bottles of the precious liquid. De León himself embarked on a voyage to Malacca for this same purpose in 1758.¹³

Carmen YUSTE'S (2007) detailed study of Mexican merchants in Manila is a pivotal contribution to Philippine economic history, but renders the Manila merchants as having very limited autonomy vis-a-vis their senior partners on the other side of the Pacific. Missing from Yuste's account of Manila's Spanish merchants is a story that has been peripheral to 'galleon studies': the progressive entanglement of Manila's Spanish merchants (and their non-Chinese associates) in intra-Asian trade. This escalated in the second half of the eighteenth century and posed a mounting challenge to the previously dominating Chinese shipping sector. In the 1780s, the direct route to Spain brought with it an unprecedented boon for intra-Asian shipping in the hands of Manila Spaniards, even as the galleon market contracted.

3. THOMÉ GASPAR DE LEÓN: FROM CUDDALORE TO MANILA

What we know about Thomé Gaspar de León's early life comes from the short autobiography that he presented to the King and Council of the Indies in

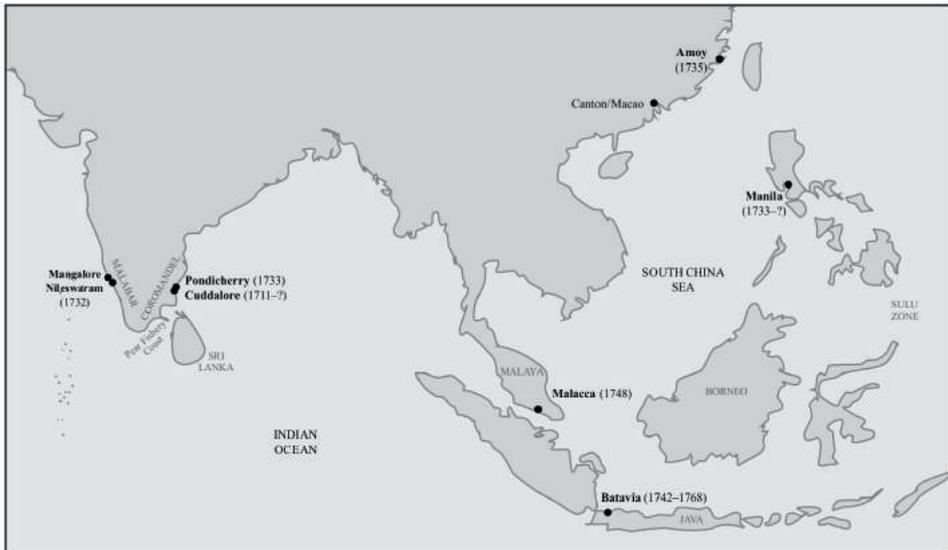
10 *Aviso de la orden de enviar géneros de calidad a Filipinas* (1682), AGI, Filipinas, 331, L.7, F.377v.

11 In contrast, the transatlantic wine trade has been closely examined by David HANCOCK (2009).

12 AGI, Escribania, 434A, Q6, 947v.

13 *Relación de Méritos y servicios de Tomé Gaspar de León, Guardacostas de las Islas Filipinas* (1755), AGI, Indiferente, 155, N.47.

1755 as part of a petition to formalize his appointment as coastguard captain (*capitán de guardacosta*) in the Philippines.¹⁴ De León was born in or near the coastal town of Cuddalore on the of present-day Tamil Nadu, where the Portuguese priest Padre Clemente Pereira baptized him on the 11th of April, 1711. De León was the legitimate son of Don Thomé de León and Doña Thomasa de Acuña. Both of his parents belonged to the Paravar ‘nation’ and were acknowledged as nobility: León identified them as ‘Old Christians’ with *limpieza de sangre* (blood that was without the ‘stain’ of Jewish or Muslim ancestry). The Paravars were descendants of the once low-class fishing community on the Pearl Fishery Coast that converted en masse to Catholicism in the early sixteenth century and grew powerful through alliances with the Portuguese. De León set out to sea at a young age, in the service of the Portuguese empire. In 1732, when he was approximately twenty-one years old, De León was a corporal and commander of a Portuguese war ship equipped with seven cannons and twenty-five European soldiers. This escorted a convoy ship along the Malabar Coast from the port of Mangalore to the fort at Nileswaram.¹⁵ The map below indicates these and other locations pertinent to De León’s biography, and the available dates of his visits to them.



Map 1. The trading world of Thomé Gaspar de León.
Source: modified from National Geographic Society (2009).

By sifting through archives of the Spanish colonial government in Manila, we learn that De León arrived in the Spanish port city for the first time in 1733. He came from the French port of Pondicherry in a trading ship called *La Confianza*, 14 Ibid.

¹⁵ *Relación de Méritos y servicios de Tomé Gaspar de León*. AGI, Indiferente, 155, N. 47

which on this voyage was captained by the Malabar Christian Luis Bergason.¹⁶ De León set up a home in Manila shortly thereafter. By the mid-1740s he had married the Manila-born Spanish woman Juana Hilaria Franco, a union that produced at least three children. This marriage strengthened De León's ties to the city and its small and influential Spanish community.¹⁷ De León and his family most likely lived outside of the walled city in Santa Cruz, the parish where his wife and their children were all baptized. This neighborhood was home to relatively wealthy Spaniards and Chinese mestizos in the mid-eighteenth century, as well as some Christianized Chinese who lived outside the confines of the Chinese Quarter.¹⁸ Impoverished Spaniards and indigenous Filipinos clustered in Bagumbayan, the suburb that unfurled from the southern city walls along Manila Bay (REED, 1978: 62–63).

Intra-Asian trade was a family business for De León. Spanish government accounting records place De León's father, Thomé, in Manila in 1729, when he arrived as the captain of the ship *Nuestra Señora de los Dolores* from the Coromandel Coast.¹⁹ Thomé Gaspar followed in his father's footsteps and went on to captain sixteen voyages between Manila and other Asian destinations over the course of four decades, between the years of 1736 and 1768. These voyages are summarized in the table labeled 1. A line can be drawn between his early career before 1750, when he made voyages to China, Java, and the Malay Peninsula on a variety of ships, and his later career when De León dedicated himself to the Java trade on a single ship, the *Espíritu Santo*. This would appear to indicate that by the age of forty, De León had accrued adequate wealth to purchase his own ship. This was a respectably sized sloop (*chalupa*), a class of ship with a single mast measuring 27 *codos* (50 ft).²⁰ More importantly, De León had become a well-established conduit between Manila and Dutch Batavia.

TABLE 1
The voyages of Thomé Gaspar de León

Year	Inspection date	Ship	Class	Port of origin	Crew	Valuation	Customs duties	Same year ships on same route
1736	1/2	Santa Ana	sloop	Amoy			351	9 *
1736	7/19	Santa Ana	sloop	Java	28		1,100	2
1742		N Sra del Rosario	sloop	Java / Malaya	33			3 **
1748	7/3	San Vicente	Spanish junk	Malacca	36	2,904	200 (7%)	1

16 AGI, Escribanía, 330C, Cuaderno 7. For the arrival records of *La Confianza* in 1731 and 1733 see AGI, Escribanía, 428A, Q6, ff. 775v-778v.

17 AGI, Escribanía, 330C, Cuaderno 7, ff. 151r-52v.

18 Evidence of Chinese living in Santa Cruz comes from the 1769 census (*filiación*) of the Chinese in AGI, Filipinas, 716.

19 AGI, Contaduría, 1264A, Almojarifazgo, 1729.

20 Far more common than the *chalupa* (sloop) was the *patache*, which had a double sail and was suited for longer voyages.

Year	Inspection date	Ship	Class	Port of origin	Crew	Valuation	Customs duties	Same year ships on same route
1750	7/13	Espíritu Santo	sloop	Java	27	3,833	307 (8%)	2
1751	7/3	Espíritu Santo	sloop	Java	32	2,585	300 (12%)	2
1753	7/14	Espíritu Santo	sloop	Java	45	3,517	350 (10%)	2
1754	6/21	Espíritu Santo	sloop	Java	40	3,050	100 (3%)	2
1755		Espíritu Santo	sloop	Java	34	1,659	200 (12%)	2
1756	7/2	Espíritu Santo	sloop	Java	50	2,387	800 (34%)	3
1759		Espíritu Santo	sloop	Java		3,680	1,000 (27%)	3
1761		Espíritu Santo	sloop	Java		3,560		3
1765		Espíritu Santo	sloop	Java			1,700	1
1766		Espíritu Santo	sloop	Java			1,942	1
1767		Espíritu Santo	sloop	Java				1
1768	7/12	Espíritu Santo	sloop	Java		13,972	419 (3%)	1

* 7 Chinese junks, 2 European-style ships

** Remaining 2 only visited Java

Source: MIAT

There are eight extant cargo manifests and two passenger lists for De León's intra-Asian voyages. From these we learn that the number of crew and passengers on the *Espíritu Santo* ranged from 27 to 50, and that these were multi-ethnic in composition. Primarily included among these passengers and maritime workers were the usual crop of Muslim and Christian sailors from the Philippine archipelago, but other natives of maritime Southeast Asia and lascars from India also found their way on board. The crew on De León's 1765 voyage to Java include a Malay man fittingly known as Matheo Malayo, and the Chinese man, known by the Christian name Agustín Gonaga, who was reportedly a native of Beijing. The ship's European officers included at least one Frenchman and what can be gathered to be Luso-Asians like De León himself.²¹ Evidence from a journey to

²¹ In addition to the Frenchman Munsieur Dulubier, who was pilot in the Java voyage of the *Nuestra Señora del Rosario* 1742, there is a boatswain named Ignacio Hermann in the Java voyage of the *Espíritu Santo* in 1751. Based on the surname we can only speculate that he was German or of some other northern European origin.

Java in 1754 shows that De León's family members José Roselio and Hilario de León were aboard as pilots.²² José Roselio was most likely lateral kin since he also appears in the passenger manifest for 1751, too early for De León's children to have come of age. Passengers included both Spaniards and Armenians. There is also record of 'black' servants on the ship, who were mostly likely enslaved or indentured dark skinned Southeast Asian men.

TABLE 2
Valuation of the Espíritu Santo, Java, 1751

Quantity	Units		Items	Amount (pesos)
15	burlaps (<i>churlos</i>)		cinnamon	1,200.00
500			[cotton] cambays from Java	300.00
50	piculs	(3.12 t)	iron from Biscay	250.00
50	piculs	(3.12 t)	wheat	250.00
600	bottles		beer	112.50
2	crates		Carlou wine	80.00
6			mirrors	72.00
4	barrels		cabbages	60.00
4	cases (<i>frasqueras</i>)		oil from Castille	60.00
4	cases (<i>frasqueras</i>)		olives	60.00
100			planks for ships	50.00
20	piculs	(1.25 t)	red soil from Siam [red lead?]	30.00
2	kegs (<i>cuñetes</i>)		butter	30.00
20			lanterns	30.00
			Total	1435
			Customs duties	300 (12%)

1 Manila picul = 137.5 lbs, approximately 62.37 kg

Source: AGI, Escribanía, 436D, Q9, 263v-277r

As far as the cargo that accounted for De León's wealth, a representative shipping manifest from his 1751 voyage to Java is shown in the table labeled 2. Cargo included three tons of iron, three tons of wheat, 100 planks for the building of ships, and two crates of wine; all items of strategic importance. There were also 15 burlaps of cinnamon and Javanese cottons for the export market. Items for nostalgic consumption ranged from manufactures, such as lanterns and mirrors, to foodstuffs like cabbage and butter. While the range of products is representative, the quantities of these goods imported by De León in that year could have been much higher. In 1754, he transported as much as 22 tons of iron,

²² AGI, Escribanía, 436D, Q9, 1722r-ss.

and in 1768, as many as 3,000 bottles of Carlon wine. It is important to note that, at this time, customs declarations for both Chinese and non-Chinese ships suffered from chronic underreporting, and that there was no system of routine customs inspections to verify the actual composition of cargo. To compensate for this, there was a process of customs adjustment (*ajuste de derechos*). Through this process, the Spanish governor of the Philippines and his council negotiated a payable amount beyond the 8% customs rate to reflect what they considered to be the true value of cargo.²³ De León engaged in this tug-of-war, which explains why the effective customs rate on the 1751 cargo was 12%. In 1756, the cargo of the *Espíritu Santo* was deemed so underreported that the tax rate was hiked to 37%.

As indicated by the data in MIAT and shown in the first table, De León's extended period of activity as captain and his high number of voyages set him apart from the typical Manila merchant captain. With 16 recorded voyages, De León made three times as many journeys to Asian ports as the second ranked non-Chinese captain, an Armenian by the name of Sarat Cruz, who helmed five voyages. De León also completed more repeat voyages than any single Chinese captain, which came to a maximum of ten. This makes De León a true outlier in terms of shipping activity.

Combining business ventures with services to the Crown, De León became a man of strategic importance to Spain's Asian empire. De León began working for Manila's colonial government soon after he settled in the Philippines. In 1735 the city and its hinterland were suffering from a wheat shortage and a corresponding scarcity of bread. To resolve this crisis, Manila's *Ayuntamiento* commissioned De León to go to China to purchase wheat to feed the hungry city, entrusting him with 2,000 pesos for this purpose. De León set out on a ship named the *Santa Ana* for Amoy. The mission was a success: De León returned to Manila in January the following year with 2,800 piculs (*picos*), or about 174 tons of wheat.²⁴ He humbly refused to accept a salary for this return voyage, a move that would have impressed senior colonial officials. Yet he still made a hefty profit, pocketing one peso for the freight cost of every picul of wheat. Being an agent of Spain's Asian empire proved lucrative.

Manila's colonial government placed significant trust in De León in the following decade. The governor of the Philippines, Juan de Arechederra, appointed De León as the colony's 'security corporal' (*cabo celador*) in 1745. Like a border patrol agent, De León was responsible for policing foreigners in Manila, and specifically for ensuring that the Chinese, Armenian, and other non-Spanish crew members that arrived in the city on foreign ships did not stay in the Philippines after the annual trading season had ended.²⁵ Arechederra promoted De León to captain of the coast guard (*capitán de guardacostas*) in 1746. In other parts of the 23 Shipping manifests for the period after the Spanish Occupation show that, by then, inspections of cargo had become customary. This resulted in longer lists and higher valuations than those seen in previous documents. For such manifests from 1768 to 1772 see AGI, Filipinas, 942, 943. These include the 1768 manifest for the Java voyage of De León's *Espíritu Santo* (942, f. 2-27).

²⁴ AGI, Indiferente, 155, N.47.

²⁵ AGI, Indiferente, 155, N.47. For example, the royal order issued in 1744 instructed Armenians, other Christian *extranjeros*, and infidels (non-Christians) who came to the Philippines to trade not to linger in the colony, and to leave the islands as soon as they wrapped up their business: *Orden de dar bando para expulsar a extranjeros infieles*, (1744), AGI, Filipinas, 334, L. 15.

Spanish empire, the coastguard was focused on the prevention of smuggling; in the Philippines, this position fused the roles of spy, explorer, and postman.

Early modern maritime Asia was a news-hungry world. In 1742, after the English privateer George Anson seized a Spanish galleon ship full of Mexican silver in Philippines waters, colonial officials in Manila were particularly anxious for news of British ships in the surrounding seas. They relied on ship captains engaged in intra-Asian trade to report on the movements and machinations of British pirates, as well as the EIC and Britain's Royal Navy. Ernesto BASSI (2017: 63) has shown that Spanish officials similarly relied on ship captains for news of rival empires and their navies in the Caribbean in this era. In 1746, the Spanish government in Manila dispatched De León to Macao and Batavia in the galley *Nuestra Señora del Rosario* to gather intelligence about the English squadron that went around 'infesting the coasts of these Islands', in addition to obtaining general news on the state of war between rival European empires. De León claimed that he risked his life to complete this mission, having smuggled a secret [British? Dutch?] report on English and Dutch corsairs in and around the VOC stronghold at Batavia for the Spanish.²⁶

Besides espionage, in 1746, De León served the Spanish empire by transporting the colonial government's highly sensitive mail to Batavia, from where it was sent to Spain.²⁷ This packet of papers included copies of letters and reports that would have been sent to the King and Council of the Indies via the trans-Pacific galleon route: duplicates increased the likelihood that mail would complete its journey to the other side of the world. Moreover, De León contributed to the creation of geographical knowledge about maritime Asia that was useful to the Spanish empire. He created maps of the Philippine islands and charts that described the sea routes that connected the archipelago to neighboring ports. Some of De León's maps and charts fell into British hands when the combined forces of the British Royal Navy and EIC invaded Manila in 1762.²⁸

In the first half of the eighteenth century, the Spanish colonial government in Manila escalated the naval war against the slave-raiding 'moro pirates' from the Islamic sultanates in the Southern Philippine islands and the region that James WARREN (2007) has described as the Sulu Zone.²⁹ De León became a patron of the armadas that the government dispatched to protect merchant vessels and coastal communities from moro pirate raids, and to conduct counter raids against this enemy. In 1748 he oversaw the construction of seven boats in the Pasig estuary that

26 AGI, Indiferente, 155, N. 47

27 *Duplicado de carta de Juan de Arechederra, obispo de Nueva Segovia, gobernador de Filipinas, dando cuenta con testimonio de las diligencias que precedieron al libramiento de las cantidades que se mandaron hacer a Gaspar Tomé de León, quien de orden de aquel gobierno motivada de otra del marqués de la Ensenada, salió para la costa de la Java*, AGI, Filipinas, 453, N. 7.

28 The Royal Navy's hydrographer Alexander DALRYMPLE (1786: 4) cited and reproduced charts and maps authored by Thomé Gaspar de León in the 1770s. For example, his notes on the route 'from Tanjong Baram to Borneo-proper... is from a Chart of Thomé Gaspar de León, who commanded a Ship from Manila to Borneo in 1752.' MANCINI (2016: 41) shows that maps and charts were among the treasures that the British stole from Manila in the 1762-1764 invasion and occupation.

29 For an overview of the moro wars in the first half of the eighteenth century, see BARRIO MUÑOZ (2012).

were destined for this long war.³⁰ The suppression of pirates who were threatening merchant vessels was surely in the merchant captain's interests. De León's support for the war may have also been politically motivated. The campaign against *moro* pirates was popularly understood as a Holy War, a Southeast Asian manifestation of the global conflict between Muslims and Christians for control of territory, trade, and souls (FLANNERY, 2019: 1-68). De León's aid to the war effort, like other aspects of his service to the Spanish empire, may have been a calculated effort to strengthen his relationships with the colonial governor and the broader Spanish community in Manila. As in other parts of the Spanish empire, elite Manileños would have recognized that many of the privileges that they enjoyed depended upon good relationships with the governor, and as Carlos MARICHAL (2007: 98) observes, 'financial advances to the royal treasury in emergency situations might reinforce these privileges and open doors to new business or favors'. Notably, De León also supported the colonial government's simultaneous pursuit of diplomacy with neighboring sultanates. He loaned his boat, the *Espíritu Santo*, to transport a Spanish ambassador to Borneo in 1752. León covered the costs of the crew who went on this voyage.³¹

De León appears in the colonial archive rescuing and repatriating Christian Filipino slaves from elsewhere in maritime Southeast Asia. In 1759, he arrived in Manila aboard the *Espíritu Santo* carrying an indigenous Filipina woman named Maria Josefa from Catabalona, and Doña María Dominga de Villanueva, a Manila-born Spaniard married to Don José Franco, the lieutenant of the *castellano* of the Tanda presidio. Both women had been enslaved by the *moros* from the Sulu Zone in a raid on the ship near the presidio. Villanueva testified that she had been trafficked to Borneo where a 'Chino' sold her to an Englishman called 'Mester Garden, who lives in the Port of Batavia'.³² This story is consistent with what we know about the Southeast Asian slave trade in this period (WARREN, 2007). De León's decision to purchase these women's freedom might have been another strategy to gain respect and influence among colonial elites in Manila. However, it is also likely that Villanueva, along with her husband and children who had also been enslaved, were related to De León's wife, Juana Franco. Kinship ties that stretched across the Philippine archipelago beyond the Manila cosmopolis affected De León's actions, too.

With decades of loyal service to the crown under his belt, Thomé Gaspar de León petitioned King Charles III for *vecindad* in 1760. Intangible benefits like 'honor' aside, *vecino* status would have given De León the right to a share of lading space on the galleon and, in principle, a reduced rate in customs duties (*almojarifazgo*), which were charged on goods he imported into Manila.³³

30 AGI, Indiferente, 155, N. 47.

31 *Relación de méritos y servicios de Tomé Gaspar de León (1755)*.

32 *Carta de Nicolás de Echaz y Beaumont a Julián de Arriaga dando cuenta de haber cautivado los moros algunos indios y españoles de ambos sexos que fueron vendidos como esclavos a los borneyes que los vendieron a los holandeses en Batavia*, (1759), AGI, Filipinas, 192, N.108.

33 Shipping manifests from the 1720s through 1750s show that, while Spaniards were to be assessed duties at 6% and foreigners at 8%, the 8% in *almojarifazgo* was actually applied for Spaniards and foreigners alike. After the English Occupation, the crown set a reduced rate of 5% for five years across the board. It is only after 1769 that manifests record different rates for Spaniards (3%) and foreigners (6%).

Imperial officials in Spain refused De León's request in 1766. Surviving notes on this case from the Council of the Indies emphasize that De León was 'de color pardo, malabar de nación' (dark-skinned, and belonging to the Malabar nation). While De León was a native of the Coromandel Coast on the opposite side of the subcontinent, as a South Asian Christian he was likely lumped with the celebrated Syrian Christians of Malabar. Yet De León's blackness and foreignness rendered him ineligible for *vecindad*. The crown was happy to have De León remain in the Philippines, but they issued another order prohibiting the merchant from leaving the islands and venturing into 'the open sea'.³⁴ This decision reflected the increasing intolerance of foreigners in the Spanish Philippines in the aftermath of the British invasion of Manila (FLANNERY, 2018). Yet this prohibition had little effect in Manila. De León continued to trade with Java, making two more voyages in 1767 and 1768, once again acting for the crown. In 1768 he brought back from Batavia 200 barrels of gunpowder, six tons of iron, and eight anchors bought on behalf of the King.

Despite refusing *vecino* status to De León, there are multiple reasons why Spanish colonial officials in Manila embraced a dark-skinned foreigner as a trusted agent. Thomé Gaspar de León was clearly useful to Spain's Asian empire. Merchants, and particularly non-Spaniards like De León, made good spies because they could travel between ports without arousing suspicion (MALCOLM, 2015: 223–24). Governor Juan de Arechederra described De León as being 'very intelligent in nautical matters, and ready for any service'.³⁵ León was not only a highly skilled navigator, we can make an informed guess that he was also multi-lingual. He was fluent in Portuguese and Spanish, and as a Paravar from Cuddalore, his native tongue would have been Tamil. While a Malay-infused Portuguese was a *lingua franca* in Batavia, it is also likely that he gained some proficiency in Dutch through his regular dealings with the VOC.

Religion mattered, too. Recent scholarship has shown that the Chinese and Armenian merchants who settled in Manila in the eighteenth century frequently converted to Catholicism, which suggests that religion influenced traders' prospects in this city (BAENA ZAPATERO & LAMIKIZ, 2014; LEE, 2016). It is especially telling that Armenians converted to Catholicism despite their already accepted status as non-Protestant Christians. De León's Catholic identity surely facilitated his integration into Manila society as a merchant and agent of empire. De León's homeland was far from the Philippines, yet it stood firmly within the Catholic geography of Iberian Asia. As mentioned above, De León constructed a lineage that identified his parents as Paravars, the descendants of the low-status fishing community that forged an alliance with the Portuguese and converted to Catholicism in exchange for patronage and protection in the sixteenth century (VINK, 2002; SUBRAHMANYAM, 1993). Paravars were widely recognized as black

In 1784, a Manila-based Irishman by the name of Santiago Linche (James Lynch), filed a plaint with the Audiencia arguing that he should be assessed the 3% rate on cargo he brought as second pilot on the Spanish ship *La Flecha*. His case was eventually decided by the Council of the Indies, and as with De León's claim for *vecindad*, the request was denied. See AGI, Ultramar, 517.

34 *Orden de permitir residir en Filipinas a Tomé Gaspar de León*, (1766), AGI, Filipinas, 335, L. 17 ff. 388r-390r

35 AGI, Filipinas, 453, N. 7

Christians across the Iberian world by the mid-eighteenth century thanks to their appearance in hagiographies of Saint Francis Xavier. For example, the founder of the Franciscan Order's celebrated first mission in India, established in 1542, was a Paravar.³⁶ De León asserted that his Paravar identity defined him as an 'Old Christian' with *limpieza de sangre*. He must have anticipated that claiming this genealogy would allow him to access privileges typically reserved for Spanish Catholics in Manila.³⁷

As noted above, De León forged ties to Manila's small and tight-knit Spanish community through marriage. In De León's petition for *vecindad*, his lawyer declared that De León's wife Juana Hilaria Franco 'and all of her family have been esteemed and reputed as principals and nobles of this republic.'³⁸ This was a slight exaggeration. Juana Hilaria Franco came from a Spanish military family whose members were not necessarily highly educated or wealthy, but they were recognized as 'Europeans,' and this allowed them to rise through military ranks in the Philippines. Juana Hilaria Franco's father, Nicolás Franco, served for 45 years in the Spanish colonial army in the islands. He deployed on three campaigns against *moro* pirates and achieved the rank of *cabo alférez* (roughly equivalent to sub-lieutenant). His brother, Juan Franco, became the *alférez capitán teniente* (lieutenant captain) of Fort Santiago, the citadel occupying the northwest corner of Manila's walled city. He ultimately died serving the crown – most likely in Tanda. Juana Hilaria Franco's extended family included influential colonial officials in Manila. Gaspar Sánchez Quiroz, the *alguacil mayor* (bailiff) of Manila, was her uncle by marriage.

Across the global Spanish empire, the Catholic institution of *compradazgo* (godparentage) forged intimate spiritual and familial bonds between people of different ethnicities. The identities of the men who became godfathers to Gaspar Thomé De León and Juana Hilaria Franco's children indicate that De León was integrated into Manila's tightknit Spanish community by the time he reached middle-age; *compradazgo* may have strengthened the foreign merchant's fictive kinship bonds to this powerful sector of colonial society (PÉREZ, 2011; KUEH, 2013). Juan González del Pulgar and Doctor Don Pedro de Salazar y Guzmán were the godfathers of the couple's daughter, Vicenta Ambrosia. González was another career soldier. He appears in the colonial archive in 1746 as the Sargento Mayor that led a troop of militiamen that were mobilized to suppress an indigenous Tagalog revolt of Balayán in 1746.³⁹ In 1753, he was promoted to Governor of the Presidio at Zamboanga, the largest and arguably most important Spanish fort in the archipelago outside of Manila.⁴⁰ Doctor don Pedro de Salazar y Guzmán was a priest who served the small community of Spaniards who attended mass in

36 See, for example, Francisco GARCÍA, S.J. (1683: 43). This episode is also described in Pedro MURILLO VELARDE (1752: 90–91).

37 Chloe Ireton (2017) has shown that Africans and Afro-descendants constructed 'Old Christian' identities tied to Ethiopian heritage as strategies to travel from Spain to the Americas in the sixteenth and seventeenth centuries.

38 AGI, Escribania 330C. Cuaderno 7, f.151-156v.

39 *Expediente sobre la sublevación de los pueblos tagalos. Segunda parte*, (1745), AGI, Filipinas, 262, N.1.

40 *Duplicado de carta del marqués de Ovando sobre hospital del presidio de Zamboanga*, (1753), AGI, Filipinas, 464, N.5.

the sanctuary of Manila's cathedral.⁴¹ The fact that De León counted these men among his close friends would have consolidated his reputation as an upright and reliable character in the eyes of the local government.

4. MANILA'S SHIPPING NETWORKS AND THOMÉ GASPAR DE LEÓN

A snapshot of Manila's intra-Asian trade at mid-century is afforded to us by a cache of maritime loans (*correspondencias*) found in the Manila archive.⁴² These show just how important this cohort of intra-Asian merchants was already at the time of De León's operation. Between 1765 and 1766, the loans notarized by Martín Dominguez Zamudio show that 65% of loan amounts were intended for voyages on intra-Asian routes, rather than the galleon. Of these, 20% were loans to Chinese traders and 35% to non-Chinese on the China and Java routes. Premiums for non-Chinese on intra-Asian voyages were far lower (14%) than those imposed on Chinese (30%) or on the galleon trade (up to 50%). This would have made the intra-Asian trade attractive from the perspective of borrowing traders, presuming profits were as proportionally high as on the galleon route.

Within this sample of principals and co-signers (*fiadores*), we can readily identify only two non-Spaniards on Asian routes: De León and the Armenian Antonio Piñón, both of whom were fixtures of the Manila business community.⁴³ Piñón's business trajectory mirrored that of De León. He captained eight voyages to Java between 1746 and 1764, six of these on a ship belonging to the Spaniard Antonio Pacheco, a major player on the China route.⁴⁴ Both De León and Piñón borrowed for voyages to Java, on ships which they also helmed, but by 1766, Piñón appears to have had a more diversified portfolio.⁴⁵ He was a *fiador* on five loans for the galleon trade and the Canton route.⁴⁶

Piñón ceased to captain intra-Asian voyages after 1764, and would appear to have shifted focus to trans-Pacific trade. He boarded the galleon *San Carlos* as 'silver master' (*maestre de plata*) in 1768, making the crossing to Acapulco.⁴⁷ This

41 *Carta de Juan Ángel Rodríguez sobre sujetos que sirven las prebendas*, (1737), AGI, Filipinas, 291, N.21.

42 National Archives of the Philippines, Manila (NAP), Protocolo de Manila, 1765-66, SDS 19770-19771.

43 While Piñón is indistinguishable from Spaniards in loan and cargo documents, he is clearly identified as an Armenian in the inspection summary of the *Carnat*, which arrived from Coromandel in 1770. Here he is listed as the father of one of the Armenian passengers on board and 'resident of this city [Manila],' AGI, Filipinas, 942, N. 7, ff. 244-624. He is similarly listed as heading a list of five Armenian witnesses in March 1779, who testified in the proceedings of a case involving captain Agustín Vivanco. It is specified that he gave his deposition in Portuguese, AHN, Consejos, 21030, Pieza 6, f. 11r. Yet another document, an inquest into Piñón's business with an Englishman from Madras, suggests that there is not one Antonio Piñón but that he had a child who was his namesake, AHN, Consejos, 21017, Pieza 7.

44 Manila Intra-Asian Trade database (MIAT).

45 De León: *Espíritu Santo* to Java, 1766 (2,000 pesos), principal. Piñón: *Santa Gertrudis* to Java, 1762, repaid until 1766 (1,825 pesos), fiador. NAP, SDS 19771.

46 Piñón: 2 loans for the *Santa Rosa* to Acapulco (1765); 1 for *San Carlos* to Acapulco (1766); 1 for the *Rosario* to Amoy (1766); 1 for the *Carmen* to Canton (1766). NAP, SDS 19770-19771.

47 Cosano (1986: 359-376) provides lists of galleon passengers and crew from 1750 to 1772 based on

entails that, at least extra-officially, he enjoyed the galleon trading privileges of a *vecino*, a status he would have been able to achieve by capitalizing on his standing as an Armenian Christian and the fact that Manila had been his port of operation for decades. However, there is no evidence that he was an agent of the crown in the same way as De León.

From the perspective of shipping operation, non-Chinese foreigners like De León and Piñón operated in concert with other non-Chinese foreigners as well as Spaniards, forming what is referred to in social network analysis as cliques. (Note that no overlap existed between the Chinese and non-Chinese networks.) While some captains made repeat voyages on a same ship, others did so on two or more ships. For example, out of the 16 intra-Asian voyages made by De León between 1729 and 1769, 12 were on the *Espíritu Santo* (presumably owned by him), but in his earlier career he captained four other ships. Similarly, Piñón's eight voyages were made on three different ships. A ship like the *Santa Ana*, which De León helmed to Amoy and Java in 1736, employed as many as seven captains between 1735 and 1755. Four of these captains can be identified as foreigners and three as Spaniards. This twenty-year period will be the focus of the analysis given that there is reliable name data based on shipping manifests and inspection summaries.⁴⁸

To visualize this interlocking pattern of captain activity, we have used the name data from arrivals by non-Chinese during the period 1735–55 to create a social network graph of ships and captains (figure labeled 1).⁴⁹ In terms of arrivals to Manila, the non-Chinese shipping sector accounted for about 30% of all traffic during this twenty-year period, with a total of 131 voyages. Of these, 89% of voyages were helmed by captains who fit within a network formation. Excluded are individual ship-captain pairings that made non-repeat voyages to the port. Of the voyages represented in the graph, 37% were to Java, 36% to Indian ports, and 23% to China.

In terms of notation, the labeled white nodes represent non-Spanish captains like De León, which make up 60% of the captain pool and are the focus of the graph. Nodes for Spanish captains, which were secondary in number, are represented in black. The larger nodes, which are in grey, represent ships. The size of ship nodes is proportional to the length of the ship's keel, as recorded in cargo documents. This had a range of 30 to 90 ft and average length of 72 ft.⁵⁰ Lines connecting captains to ships represent journeys. When there are multiple journeys made by a same captain on a same ship, the width of connecting lines is weighted accordingly. This is clearly exemplified by the pairing of De León and the *Espíritu Santo*. A thick line represents the five voyages to Java completed within this period aboard this ship. This is a number only matched by the five voyages made by the Armenian Sarat Cruz on the *Jesús Nazareno* (four to Canton-Macao

media annata payments recorded in AGI, Contaduría.

48 This is the core data in MIAT, taken from AGI, Escribanía, 428A, 431A, 434A, 436D; Contaduría, 1289.

49 Part of a larger social network analysis of Chinese and non-Chinese shipping in Guillermo Ruiz-Stovel, "The Eastern Ocean: the Minnan-Manila trade in China's long eighteenth century," Ph.D. dissertation, in progress.

50 Recorded as 17–50 *codos de ribera* in the shipping manifests.

and one to Java). This pairing is visible at the center of the graph. In contrast, Antonio Piñón, found to the right of Sarat Cruz, made two single journeys to Java during this period, represented by two thin lines between him and two different ship.

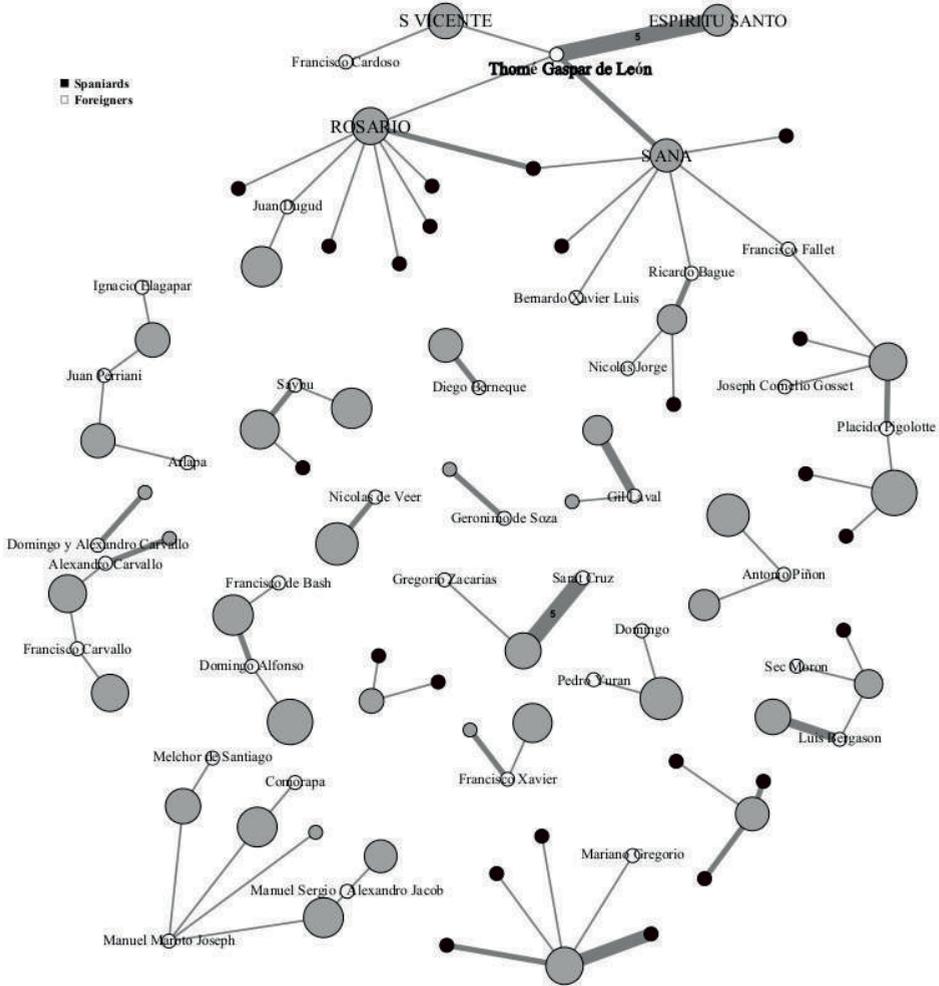


Figure 1. Non-Chinese captain network, 1735-55.
Source: MIAT

How do we explain this pattern of interlocking voyages and captains? We must consider three organizational scenarios. In the first, ship owners hired professional captains (who were more properly supercargos) on a voyage-by-voage basis. In the second, a scenario which gives these supercargos greater

agency, supercargos leased ships from owners for individual voyages. In the third, which assumes some ships were partnerships, partners would have taken turns helming voyages from year to year. To these scenarios we must also add the possibility of the captain-owner who helmed his own voyages, as appears to be the case with De León and the *Espíritu Santo*. With a single exception, during its entire period of operation, the *Espíritu Santo* rotated captains only once. This exception was a voyage to Macao in 1758, captained by the Armenian Manuel Maroto Joseph. In this scenario, Maroto could have been hired by De León or he could have independently chartered the *Espíritu Santo*.

These scenarios mirror the array of arrangements that Ng CHIN-KEONG (1983: 155-156) has explored in the case of the Chinese Amoy network that operated voyages across the South China Sea and the China coast. When it came to shipping, Manila-based traders, who like Chinese merchants were private traders and operated outside the structure of the East India companies, would have arguably been more similar to their Chinese competitors than to other maritime Europeans. However, not all captains in the graph would have been Manila-based private traders. We know the EIC used South Asian Muslim and Christian 'captains' as well as Armenians, as figure heads in their voyages from Indian ports to Manila, to eschew the ban on Protestant traders (QUIASON, 1966). As for independent private trade by Armenians, some, like Antonio Piñón, would have taken Manila as their trading hub, while others would have been based in South Asia or Macao (BHATTACHARYA, 2008; ASLANIAN, 2011; BAENA ZAPATERO and LAMIKIZ, 2014). Separating outside traders from those based in Manila is difficult, but the presence of multiple foreign and Spanish captains within a same networked component would seem to indicate that these foreigners were Manila-based. The clique we find at the top of the previous graph is a clear example.

While most networked components are made up of only a couple of nodes, the clique at the top of the graph presents a more complex structure. second graph labeled figure 2 shows a close-up of this clique with the names of all individuals and ships. Its formation stands out because, contrary to the majority of the smaller components, it includes both captains that were Spanish (12) and non-Spanish (9). This leads us to assume that the foreign captains in this clique were Manila-based, like their Spanish associates. In terms of voyages, which totaled 37, the distribution of destinations in this clique is very different from that in the complete sample. Relatively absent are voyages to Indian ports (5% vs. 36%), with Java being the overwhelming destination for this clique (70% vs. 37%). The percentage of voyages to China is, however, relatively constant (19% vs. 23%).⁵¹ Out of the 40 voyages to Java in the full sample, 26 (65%) were helmed by members of this Manila-based clique. Due to the nature of imports from Java, it is highly likely that other captains who operated on this route outside this clique formation were also Manila-based, as was the case of Antonio Piñón.

⁵¹ The single voyages to Malacca and Siam pointed earlier occurred within this sub-sample.

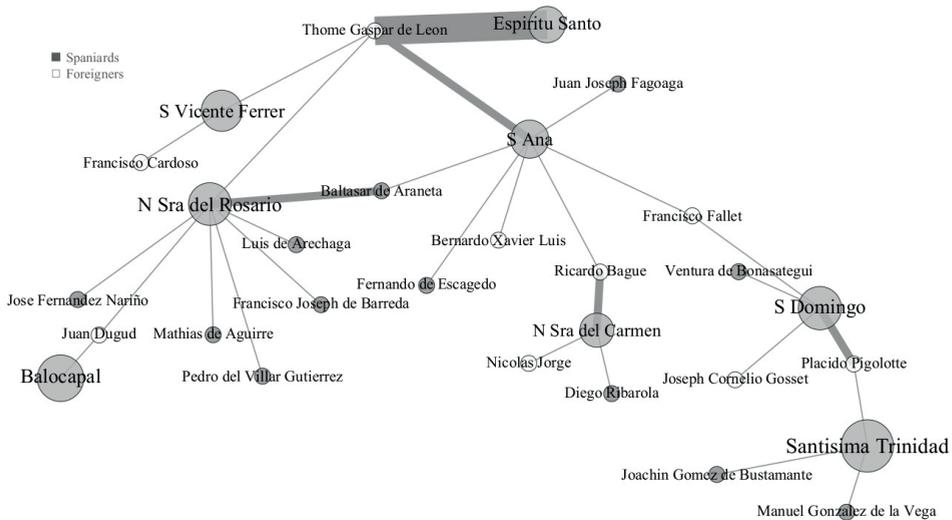


Figure 2. The De León network.

Source: MIAT

By metrics of centrality used in social network analysis, De León can be considered the most influential or ‘well connected’ captain, both within his clique and the network as a whole. While the majority of captains in the full sample were connected in star formations to a single ship, De León had connections to four different ships, giving him the highest measure in terms of degree centrality. Sharing this value of degree was Manuel Maroto Joseph (shown at the bottom left corner of figure 1), who was similarly connected to four ships. Maroto coincidentally captained De León’s *Espíritu Santo* to Macao in 1758, a connection outside the period of the graph which would have further expanded De León’s share of the ship-captain network. These connections to different ships in turn linked him directly to a dozen other captains.

De León also stands out because of his relatively high measures of closeness and betweenness centrality within the main clique. The measure of high closeness indicates De León was an influencer within his clique of key active players, with the ability to reach these players more closely and quickly than others. High betweenness, on the other hand, meant that De León was also key in connecting distant players at opposite ends of the clique. With this relatively high betweenness, De León was also important to the flow of information and other networkable resources beyond his close associates, connecting distant nodes at the ends of the clique with each other, perhaps even brokering these interactions.

This article has previously argued that the influence of De León was based on hierarchical interaction with the colonial government, which came with both social and economic rewards. However, as shown by social network analysis, lateral ties with his peers also translated into a prominent social position, though

this does not imply he was the richest among Manila's intra-Asian traders. The wealthiest of Manila merchants did not necessarily dabble in intra-Asian trade but would have had a significant stake in the trans-Pacific route. Nothing suggests De León participated in the galleon trade, and in fact, his failed attempt to secure *vecindad* (and with it lading rights on the galleon) suggests quite the opposite. Furthermore, the supply line of the Java voyages operated by De León was domestic, with only a tenuous connection to the trans-Pacific trade.

5. CONCLUSION

Microhistories such as the study Thomé Gaspar de León's life history are not merely valuable because they entail 'human dramas that make history come alive,' adding 'balance' to a field that is preoccupied with 'global silver flows, strange parallels, divergences great and small' (ANDRADE, 2010: 574). By reducing the scale of observation, microhistories also have the potential to both reveal previously unseen aspects and deepen our understanding of those meta-processes that made the early modern world (PUTNAM, 2006: 615). The border-crossing biography of Thomé Gaspar de León provides a unique lens through which to understand how Manila's local residents cultivated intra-Asian connections. Despite his foreign origins and dark skin, De León gained the trust of local officials and provided services to the crown, playing the dual role of private merchant and agent of empire. It is unclear whether commercial success preceded the undertaking of official duties (or vice-versa), but both of these roles were ultimately complementary. This article has explored the dual aspect of De León's career with Manila's intra-Asian setting as a backdrop. By piecing together De León's biography, it has explored his role as imperial agent and his business ventures in broad strokes. De León attracts attention from a statistical perspective because he captained more voyages overseas than any of his contemporaries. A social network analysis of Manila's non-Chinese captains and ships further reveals that De León was a key player among Manila-based private traders. Arguably and according to the available data, this gave him extraordinary influence in the local merchant community.

Historians have long recognized the importance of the galleons that sailed between Manila and Acapulco to the Philippine political economy, with one scholar describing the trans-Pacific trade as an 'umbilical cord' that underpinned the survival of Spain's Asian empire (GASCOIGNE, 2014: 29). Galleon-centric conceptualizations of Philippine history have long marginalized studies of Manila's intra-Asian trade, and the merchants who operated in this space. While the Chinese trade network has garnered growing attention, especially overlooked have been non-Chinese private traders based in Manila, like De León. These competed with Chinese junks and other Western-style ships on routes to China, India, and Java. They definitely did so at a disadvantage to the East India companies, but a pending question is whether they faced similar constraints to private merchants based in other Asian ports.

This analysis has illustrated not only the economic importance of intra-Asian trade to the Philippines, but also the extent to which this commerce strengthened the empire by providing the colonial government with strategic commodities like European iron and consecration wine. These intra-Asian voyages also facilitated alternative communication routes between the colony and the metropole and funneled valuable information about Spain's imperial rivals in maritime Asia to the seat of colonial government in Manila. The case of De León suggests that the colonial government of the Philippines experienced constraints in their deployment capabilities and relied on private agents to realize some of its strategic goals. The data footprint left by De León in the Spanish colonial archive allows historians to flesh out a personal history in ways that may not be possible to replicate for other foreign cross-cultural brokers. There is nonetheless a need to further delve into the role of these Manila-based actors, individually and collectively, for a fuller understanding of the economic and political dynamics of the archipelago.

6. ARCHIVAL SOURCES

Archivo General de Indias, Seville (AGI)
National Archives of the Philippines, Manila (NAP)

7. REFERENCES

- ANDRADE, T. (2010): "A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord: Toward a Global Microhistory." *Journal of World History* 21 (4), 573-591.
- ASLANIAN, S. (2011): *From the Indian Ocean to the Mediterranean: the Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, University of California Press, Berkeley.
- BAENA ZAPATERO A.; LAMIKIZ X. (2014): "Presencia de una diáspora global: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800", *Revista de Indias*, 74 (262): 693-722.
- BHATTACHARYA, B. (2008): "Making Money at the Blessed Place of Manila: Armenians in the Madras--Manila Trade in the Eighteenth Century", *Journal of Global History* 3 (1): 1-20.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. del (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- BASSI, E. (2017): *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*, Duke University Press, Chapel Hill.
- BERNABÉU ALBERT, S., ed. (2013): *Nao de China, 1565-1815: Navegación, comercio e intercambios culturales*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- BERNABÉU ALBERT S. & MARTÍNEZ SHAW, C., eds. (2013): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla.

- BONALLIAN, M. (2012): *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: la centralidad de lo marginal*, Colegio de México, México, D.F.
- CHANG, J.O. (2017): "Four Centuries of Imperial Succession in the Comrador Pacific." *Pacific Historical Review*, 86 (2): 192-222.
- CHAUNU, P. (1960): *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*, S.E.V.P.E.N., Paris.
- CHEONG, W.E. (1970a): "Canton and Manila in the Eighteenth Century," in N. Tarling & J. Ch'en (eds.), *Studies in the Social History of China and Southeast Asia: Essays in Memory of Victor Purcell*, Cambridge University Press, Cambridge.
- CHEONG, W.E. (1970b): "Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1785-1809)." *Journal of Southeast Asian Studies*, 1 (2): 1-19.
- CHIA, L. (2006): "The Butcher, the Baker, and the Carpenter: Chinese Sojourners in the Spanish Philippines and their Impact on Southern Fujian (Sixteenth-Eighteenth Centuries)", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49 (4): 509-534.
- CHIANG, B. (2011): "Market Price, Labor Input, and Relation of Production in Sarawak's Edible Birds' Nest Trade", in E. TAGLIACCOZZO & W. CHANG (eds.), *Chinese Circulations: Capital, Commodities, and Networks in Southeast Asia*, Duke University Press, Durham, 407-431.
- COSANO MOYANO, J. (1986): *Filipinas y su Real Hacienda (1750-1800)*, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba.
- DALRYMPLE, A. (1786): *Memoir of a Chart of the China Sea*, George Bigg, London.
- ESCOTO, S.P. (1999): "Expulsion of the Chinese and Readmission to the Philippines: 1764-1779", *Philippine Studies*, 47 (1): 48-76.
- FANG C.C. 方真真 (2012): *Huaren yu Lüsong maoyi, 1657-1687: shiliao fenxi yu yizhu 華人與呂宋貿易, 1657-1687: 史料分析與譯註* (El comercio entre los sangleyes y Luzón, 1657-1687: análisis, traducción y anotación de las fuentes), Guoli Qinghua daxue chubanshe, Xinzhu.
- FLANNERY, K.P. (2018): "The Seven Years' War and the Globalization of Anglo-Iberian Imperial Entanglement: The View from Manila", in J. CAÑIZARES-ESGUERRA (ed.), *Entangled Histories of the Early Modern Iberian and British Empires*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia: 236-254.
- FLANNERY, K.P. (2019): "The Impossible Colony: Piracy, the Philippines, and Spain's Asian Empire", Ph.D. dissertation, The University of Texas at Austin.
- FLYNN, D.O. and GIRÁLDEZ A. (1995): "Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571", *Journal of World History*, 6 (2): 201-221.
- FLYNN, D.O. and GIRÁLDEZ A. (2002): "Cycles of Silver: Global Economic Unity Through the Mid-eighteenth Century", *Journal of World History*, 13 (2): 391-427.
- GARCÍA, F. (1683): *Vida y milagros de San Francisco Xavier, de la Compañía de Jesús*, Imprenta de Antonio Ferrer y Balthazar Ferrer libreros, Barcelona.
- GARCÍA-ABÁSULO, A.F. (2008): "El mundo chino del imperio español (1570-1755)", in M. LUQUE TALAVÁN & M.M. MANCHADO LÓPEZ (eds.), *Un océano de intercambios: Hispanoasia (1521-1898): Homenaje al profesor Leoncio Cabrero Fernández*,

- Ministerio de Asuntos exteriores, Agencia Española de Cooperación internacional, Madrid.
- GARCÍA-ABASOLO, A.F. (2012): *Murallas de piedra y cañones de seda: chinos en el imperio español (siglos XVI–XVIII)*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- GASCOIGNE, J. (2014): *Encountering the Pacific in the Age of the Enlightenment*, Cambridge University Press, Melbourne.
- GIL, J. (2011): *Los chinos en Manila: siglos XVI y XVII*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- GINZBURG, C. (1980): *The Cheese and the Worms: The Cosmos of a Sixteenth Century Miller*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- GIRÁLDEZ A. (2015): *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham, Maryland.
- GOODE, C. T. (2012): “Power in the Peripheries: Family Business and the Global Reach of the 18th-Century Spanish Empire.” Ph.D. dissertation, University of Arizona.
- HANCOCK, D. (2009): *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*, Yale University Press, New Haven.
- IRETON, C. (2017): “‘They Are Blacks of the Caste of Black Christians’: Old Christian Black Blood in the Sixteenth- and Early Seventeenth-Century Iberian Atlantic”, *Hispanic American Historical Review*, 97 (4): 579–612.
- KUEH, J. (2013): “Parian Chinese Fictive Kinship and Credit in Seventeenth-Century Manila”, *Philippine Studies: Historical & Ethnographic Viewpoints*, 61 (3): 362–384.
- KUEH, J. (2014): “The Manila Chinese: Community, Trade and Empire, c. 1570–c. 1770”, Ph.D. dissertation, Georgetown University.
- LEE, C.H. (2016): “The Chinese Problem in the Early Modern Missionary Project of the Spanish Philippines”, *Laberinto*, 9: 5–32.
- MALCOLM, N. (2015): *Agents of Empire: Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth-Century Mediterranean World*, Oxford University Press, Oxford.
- MANCINI, J.M. (2016): “Disrupting the Transpacific: Objects, Architecture, War, Panic”, *Colonial Latin American Review*, 25 (1): 35–55.
- MARICHAL, C. (2007): *Bankruptcy of Empire: Mexican Silver and the Wars between Spain, Britain and France, 1760–1810*, Cambridge University Press, Cambridge.
- MURILLO VELARDE, P. (1729): *Sermones, certamen, y relación de la fiesta, con que solemnizó el máximo colegio de la Compañía de Jesús de Manila, la canonización de los dos nuevos astros de la Iglesia, S. Estanislao de Kostka, y San Luis Gonzaga*, Imprenta de la Compañía de Jesús, por D. Sebastian López Sabino, Manila.
- MURILLO VELARDE, P. (1752): *Geografía Histórica, tomo VII. De Persia, del Mogol, de la India, y Sus Reinos, de la China, de la grande Tartaria, de las Islas de la India, y del Japón*, Imprenta de Manuel de Moya, Madrid.
- NG, C.K. (1983): *Trade and Society, the Amoy Network on the China Coast, 1683–1735*, NUS Press, Singapore.
- PÉREZ, E. (2011): “‘Saludos From Your Comadre’: Compadrazgo as a Community Institution in Alta California, 1769–1860s”, *California History*, 88 (4): 47–73.

- PERMANYER UGARTEMENDIA, A. (forthcoming 2019): "Beyond the Galleons: China Trade, Colonial Agenda and Regional Integration in the Eighteenth-Century Philippines", in J. GOMMANS & A. CUSI LOPEZ (eds.), *Philippine Crossings: Entangled Voices Between Oceans, c.1500-1800*, Leiden University Press, Leiden.
- PIKE, R. (1978): "Penal Servitude in the Spanish Empire: Presidio Labor in the Eighteenth Century", *The Hispanic American Historical Review*, 58 (1): 21-40.
- PUTNAM, L. (2006): "To Study the Fragments/Whole: Microhistory and the Atlantic World", *Journal of Social History* 39 (3): 615-630.
- QUIASON, S.D. (1966): *English Country Trade With the Philippines, 1644-1765*, University of the Philippines Press, Quezon City.
- SUBRAMANYAM, S. (1993): *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*, Longman, London and New York.
- REED, R.R. (1978): *Colonial Manila: The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis*, University of California Press, Berkeley.
- RUIZ-STOVEL, G. (2019): "Chinese Shipping and Merchant Networks at the Edge of the Spanish Pacific: the Minnan-Manila Trade, 1680-1840," Ph.D. dissertation, University of California, Los Angeles.
- TAGLIACCOZZO, E.; CHANG, W., eds. (2011): *Chinese Circulations: Capital, Commodities, and Networks in Southeast Asia*, Duke University Press, Durham.
- TREMML-WERNER, B. (2015): *Spain, China and Japan in Manila, 1571-1644: Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam.
- TREMML-WERNER, B. (2017): "Marginal Players and Intra-Network Connections: New Perspectives on the Manila Trade, c. 1640-1780", *Renwen ji shehui kexue jikan* 人文及社會科學集刊 (Journal of Social Sciences and Philosophy), 29 (4): 599-626.
- VARELA, C. (2013): "Microhistoria de un galeón: *El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía* (1684-1689)", in S. BERNABÉU ALBERT & C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla.
- VAN DYKE, P. (2007): "Manila, Aomen, Guangzhou: jinmi xianglian de san zuo chengshi" 马尼拉, 澳门, 广州: 紧密相联的三座城市 (Manila, Macao, and Canton: the Ties That Bind), *Guangdong shehui kexue* 广东社会科学, 1: 120-127.
- VINK, M.P.M. (2002): "Between the Devil and the Deep Blue Sea. The Christian Paravas: A 'Client Community' in Seventeenth Century Southeast India", *Itinerario*, 26 (2): 64-98.
- WARREN, J.F. (2007): *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, 2nd ed., NUS Press, Singapore.
- YUSTE LÓPEZ, C. (1984): *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas.
- YUSTE LÓPEZ, C. (2007): *Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F.

El comercio chino en torno a Filipinas: Redes interregionales y conexiones transnacionales al final de la época Ming (siglos XVI-XVII)

Chinese Trade Revolving Around the Philippines: Interregional Networks and Transnational Connections at the End of the Ming Era (16th–17th Centuries)

Ubaldo Iaccarino
Instituto de História de Taiwán
Academia Sinica
<http://orcid.org/0000-0003-4813-0544>
ubaldoiaccarino@gmail.com

Recibido: 03/02/2019; Revisado: 13/09/2019; Aceptado: 04/10/2019

Resumen

La presencia de los navíos chinos en Filipinas, especialmente tras la llegada de los españoles (1565/1570) y el flujo de la plata americana desde Acapulco, estimuló la expansión comercial de los «sangleyes» en más direcciones, determinando la revitalización de las preexistentes rutas marítimas de época Song/Yuan (960-1368) y el establecimiento de nuevas redes interregionales y conexiones transnacionales. El presente estudio analizará el desarrollo histórico de los principales ramos del comercio chino en torno a Filipinas, desde la Tierra del Sol Naciente hasta las islas de las especias, entre los siglos XVI y XVII.

Palabras clave: China, Japón, Filipinas, comercio marítimo.

Abstract

The presence of Chinese ships in the Philippines, especially after the arrival of the Spanish (1565/1570) and the flow of American silver from Acapulco, stimulated the wider commercial expansion of the “sangleyes”. This prompted revitalization of pre-existing maritime routes of the Song/Yuan Era (960–1368), and the establishment of new interregional networks and transnational connections. The present study analyses the historical development of the main branches of Chinese commerce around the Philippines, from the Land of the Rising Sun to the Spice Islands, between the 16th and 17th centuries.

Keywords: China, Japan, Philippines, Maritime Trade.

1. INTRODUCCIÓN¹

La presencia china en Filipinas tuvo inicio mucho tiempo antes de la llegada de Miguel de Legazpi a Cebú (1565). Ya en la época de los Song meridionales (1127-1279) y bajo la dominación mongola de los Yuan (1271-1368) los chinos

¹ Abreviaturas utilizadas : AGI (Archivo General de Indias).

surcaban las olas de los Mares del Sur (*Nanyang* 南洋, *Nanhai* 南海) hacia las islas de las especias, en busca de productos exóticos y raros. Su red comercial «oriental» (*dong hanglu* 東航路) se extendía a través de Filipinas a Borneo, las Molucas y a otros puertos del archipiélago indonesio (PTAK, 1992; PTAK, 2001). El motor de la expansión comercial marítima de los chinos fue la iniciativa privada y en gran medida la experiencia plurisecular de los mercaderes-navegantes de las provincias meridionales del imperio (CHANG, 1998; LIN, 1990; CHANG, 1983: 88-102).

Sin embargo, tras la fundación de la dinastía Ming (1368-1644), los hijos del «Imperio celeste» tuvieron que renunciar a sus viajes comerciales, y bajo los reinados de los emperadores Hongwu 洪武 (r. 1368-1398) y Yongle 永樂 (r. 1402-1424) todas las actividades marítimas privadas fueron declaradas ilegales e incorporadas dentro del sistema tributario (CHANG, 1983: 11-35). No hay ni que decir que el contrabando siguió siendo practicado durante el siglo xv y especialmente en la primera mitad del siglo xvi, cuando las restricciones al comercio privado determinaron el nacimiento de diferentes grupos de piratas (*haikou* 海寇), quienes establecieron sus propias bases en Japón, Taiwán, los puertos de Asia sudoriental y de la costa meridional de China (provincias de Zhejiang, Fujian y Guangdong).

En esos años, las embarcaciones de los «piratas» chinos, o sino-japoneses (*wokou* 倭寇; en japonés: *wakō*),² visitaron regularmente los puertos de Filipinas, en Luzón y Mindoro, para comerciar con los nativos de la costa y, a través de ellos, con las poblaciones indígenas del interior. Los chinos comerciaban también con los mercaderes japoneses procedentes de Kyūshū en diferentes provincias de Luzón: Cagayán, Ilocos, Pangasinán y entre los pueblos de la bahía de Manila. En Filipinas, chinos y japoneses eran al mismo tiempo socios y rivales, enemigos y aliados.

El desarrollo del comercio sino-japonés de Luzón fue el resultado de una serie de concomitancias históricas determinadas por diferentes factores políticos y económicos. La presencia de los navíos chinos y japoneses en los puertos de Filipinas tuvo un papel fundamental para los equilibrios comerciales de la región extremo-oriental hacia mediados del siglo xvi, e incluso en los decenios tras la llegada de los españoles a Asia y los primeros viajes del Galeón de Manila. Por otro lado, el flujo de plata americana y japonesa a Manila sirvió de catalizador al excepcional crecimiento del comercio chino en toda el área de las islas del Poniente permitiendo el establecimiento de nuevas redes interregionales y transcontinentales.

Este artículo analizará el desarrollo de las principales rutas del comercio chino en torno a Filipinas, intentando proporcionar una panorámica sobre los tráficos marítimos de los llamados «sangleyes» entre los siglos xvi y xvii.

2. LA PRESENCIA CHINA EN FILIPINAS

Después de fundar la dinastía Ming en 1368, el emperador Hongwu (Zhu Yuanzhang 朱元璋, 1328-1398) decretó la prohibición de los tráficos marítimos privados para imponer el control del Estado en las relaciones comerciales con los países de Asia sudoriental, Japón y las islas Ryūkyū (en chino: Liuqiu 琉球). Para

² Literalmente «banditos de Yamato [Japón]».

ello, en 1370, se abrieron las oficinas del comercio marítimo (*shibosi* 市舶司) en los principales puertos del sur de la China: Ningbo (Zhejiang), Quanzhou (Fujian) y Guangzhou (Guangdong) (CHANG, 1983: 18).

El sistema tributario introducido por Hongwu favoreció el proceso de legitimación exterior de la corte Ming y permitió el establecimiento de relaciones diplomáticas firmes y duraderas con la mayoría de los Estados de Asia oriental y sudoriental, pero al mismo tiempo limitó la libertad empresarial de las provincias meridionales reprimiendo sus potencialidades económicas y poniendo fin a la expansión comercial de las épocas precedentes. Así, las medidas de prohibición del comercio marítimo privado (conocidas colectivamente con el término *haijin* 海禁: «interdicción de la mar») comprometieron el desarrollo de los puertos de Fujian y Guangdong frenando la natural inclinación de esas provincias hacia el mar y los tráficos marítimos en Asia sudoriental. No es de extrañar, por lo tanto, que muchos fukieneses y cantoneses determinaron evadir esa prohibición y siguieron navegando por las aguas de los Mares del Sur a pesar de las restricciones de la corte Ming (WANG, 1990: 406-408).

Tras el establecimiento de las oficinas del comercio marítimo y las expediciones ultramarinas ordenadas por el emperador Yongle (Zhu Di 朱棣, 1360-1324) a principios del siglo xv, los jefes y soberanos de los principales estados del Sur enviaron misiones tributarias a China estableciendo relaciones diplomático-comerciales oficiales. Entre los que pagaron «parias» al emperador chino estuvieron los soberanos de Sulu, Mindanao, Pangasinán y Luzón (*Lusong* 呂宋) (SCOTT, 1989: 6-7; FÉLIX, 1966: 246-247). Otras misiones llegaron desde Melaka, Siam, Champa, etc. En 1404, Yongle acordó al gobierno shogunal de Ashikaga Yoshimitsu (足利義満, 1358-1408) el permiso para enviar navíos japoneses a Ningbo, estableciendo el sistema de comercio tributario entre China y Japón conocido como *kanhe maoyi* (en japonés: *kangō bōeki* 勘合貿易). Ese sistema funcionó por más de cien años hasta la primera mitad del siglo xvi, cuando, debido a los ataques de los *wokou* en las costas chinas, la corte Ming ordenó la suspensión de las misiones tributarias desde la Tierra del Sol Naciente prohibiendo toda forma de relaciones con los japoneses.

La interrupción del comercio tributario entre China y Japón, oficializada en 1549, causó un recrudecimiento de las correrías de los *wokou* y un aumento de las actividades ilegales ligadas al contrabando y al pillaje en Zhejiang, Fujian y Guangdong. Para contrastar la piratería sino-japonesa, el gobierno Ming envió sus flotas contra las bases del contrabando, desmantelando los principales nidos de piratas. En la década de los sesenta del siglo xvi, muchos piratas pasaron a Taiwán, Filipinas y otros países de Asia sudoriental, potenciando las rutas comerciales del sur y buscando nuevos mercados. Los puertos de las provincias septentrionales de Luzón y los pueblos de la bahía de Manila se convirtieron así en lugares de encuentro para los mercaderes y aventureros de China y Japón quienes podían llevar a cabo el comercio de la seda y de la plata obteniendo al mismo tiempo oro y los demás productos filipinos.

El fin del sistema del *kanhe maoyi* y el contraste a la piratería sino-japonesa hacia mediados del siglo xvi fueron dos de los principales factores que determinaron

el desarrollo del comercio chino en Filipinas. Otro factor fundamental fue la particular situación económica de la China Ming y su dependencia de la plata. El valor y la importancia que los chinos daban a ese metal precioso es un tema bien conocido (ATWELL, 1998; FLYNN y GIRÁLDEZ, 1994; 1995). A partir del siglo xv la economía china empezó a depender de la plata tanto para las transacciones comerciales como para el pago de los impuestos. A principios del siguiente siglo, los mercaderes privados de Fujian y Guangdong iban a buscarlo ilegalmente en las bases del contrabando internacional o incluso en Japón y en Asia sudoriental. La introducción de la reforma del «único latigazo» (*yitiaobian* 一条鞭), que obligaba al pago de los impuestos en plata, estimuló mayormente los viajes chinos al exterior y contribuyó al desarrollo del comercio de Manila, principal fuente de plata, tanto americana como japonesa (FLYNN y GIRÁLDEZ, 1995; GLAHN, 1996: 142-172).

En 1572, el capitán Juan Pacheco de Maldonado declaró que cada año llegaban a Luzón «navíos japoneses cargados de mercaderías», cuyo trato principal era «el rescate de oro por plata». Los mercaderes nipones, según el oficial español, daban «dos marcos y dos y medio de plata por uno de oro».³ Este pasaje indica un aspecto importante del comercio sino-japonés de Luzón, estimulado por la ratio entre el oro y la plata que, durante la segunda mitad del siglo xvi, osciló en China de 1/5.5 a 1/7, o 1/8, mientras que en Japón subió a 1/10 (FLYNN y GIRÁLDEZ, 1994: 72; BOXER, 1970: 460-461).

Los japoneses –la mayoría agentes comerciales de las grandes familias de mercaderes de Kinai (Sakai, Hirano, Kyōto y Ōsaka) – obtenían el oro de los nativos de la costa filipina pero también de los chinos. A cambio daban plata, que estos últimos llevaban a su país. Ambos, chinos y japoneses, sacaban oro en Filipinas para llevarlo a Japón y venderlo a los daimios de Kyūshū.⁴ Las triangulaciones del comercio del oro llegaron a incluir también a los portugueses. Así lo indicó el gobernador Francisco de Sande (ca. 1540-1602) en carta de 30 de mayo de 1580:

Y me dizen a mí los sangleyes que todo el oro que de aquí se saca va a poder de los portugueses que les dan plata por ello, y con la plata compran ellos sus mercaderías, porque los sangleyes que acá bienen son pobres, y también en China se tiene por cossa gruesa el oro para contrataciones menudas, y así lo ban a bender a los portugueses algunos.⁵

Los portugueses inauguraron la ruta comercial entre Macao y Manila en la década de los ochenta. El primer navío lusitano llegó a Manila en 1583 tras la misión diplomática del jesuita Alonso Sánchez (1547-1593) en Macao. Los mercaderes que se establecieron en Manila a finales del siglo xvi llevaron alguna forma de comercio indirecto con Guangzhou por medio de agentes cantoneses. Así lo

3 AGI, Patronato, 24, R. 25, f. 2r.

4 Los ‘grandes señores’ (*daimyō* 大名) necesitaban del oro para preservar sus patrimonios en frente a las continuas guerras de la tarda era *sengoku* 戦国時代, (*lato sensu* de 1473 a 1615).

5 AGI, Filipinas, 6, R. 3, N. 40.

demuestran, por ejemplo, los viajes a China de los capitanes Quingo, Tunchuan y Siuquy por parte del mercader portugués asentado en Manila Diogo Fernandes de Vitória (BOYAJIAN, 1993: 77). De todas maneras, a pesar de la participación de los *fidalgos* lusitanos, la ruta comercial entre China y Filipinas fue una prerrogativa de los sangleyes, y en particular de los fukienses.

Al llegar a Filipinas a principios del siglo XVI, los españoles recogieron informaciones importantes sobre el comercio de los «chinos» en las islas de San Lázaro y sus alrededores. En 1527, el futuro cosmógrafo y fraile agustino, Andrés de Urdaneta (1498-1568), declaró que cada año dos navíos procedentes de China llegaban a Mindanao para comprar canela, oro y perlas de los naturales de la isla (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, II: 35). En efecto, los puertos de Mindanao, Luzón y de las islas Bisayas están indicados en las fuentes chinas de los siglos precedentes como lugares donde se iba a coger oro, resinas, plantas aromáticas, especias y diferentes animales. Unos años más tarde, el capitán Álvaro de Saavedra (?-1529) notificó la presencia de unas embarcaciones chinas en las Bisayas, mientras que García de Escalante habló de porcelanas llevadas a Cebú por mercaderes chinos (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, II: 42, 72).

Sin embargo, hay que considerar que los españoles no encontraron el primer barco chino hasta 1569, tras unos cinco años de presencia en Cebú y Panay (SCOTT, 1994: 74-75). Sí es verdad que las fuentes españolas hablan de mercaderes «chinos» y embarcaciones de «China», aunque es probable que se tratara de los tagalos de Luzón, conocidos entre los ibéricos como *luções* o *luzones*. En efecto, según una carta de Miguel de Legazpi de 23 de julio 1567, los chinos (y japoneses) comerciaban únicamente en el norte de Filipinas, y sus artículos los distribuían los «moros» de Luzón y Mindoro «por todo este archipiélago de yslas», es decir, en las Bisayas, Mindanao, Sulu, Borneo, y quizás más allá en el mar de Célebes⁶. Solo a finales del siglo XVI los chinos conseguirían suplantar a los tagalos en ese comercio meridional, llevando pues sus propias embarcaciones hasta Sulawesi y las Molucas.

En aquel entonces, es decir, hacia mediados del siglo XVI, los chinos comerciaban principalmente con los nativos de las provincias de Pangasinán, Ilocos y Cagayán, adquiriendo productos de la tierra filipina como plantas aromáticas, resinas y cuernos de animal. Al mismo tiempo, comerciaban con los japoneses, dando seda a cambio de plata. En su carta de julio 1567, Legazpi indica la venta de seda, porcelana, metales (hierro y estaño), «mantas de algodón pintadas» y otros artículos.⁷

El *Dongxiyang kao* (東西洋考), una importante fuente de conocimientos marítimos compilada a principios del siglo XVII, menciona a Aparri (Cagayán), Laoag (Ilocos Norte), Vigan (Ilocos Sur) y Lingayen (Pangasinán) como puertos del comercio chino en el norte de Filipinas (ZHANG, 1981: 182-183; WADA, 1929; PTAK, 2001: 118-119). Los chinos compraban allí cuernos de venado (*lu* 鹿) y carabao (*niu* 牛) para realizar trabajos de artesanía, tónicos y medicinas para diferentes usos (CHANG, 1991: 171, 175). Además, sacaban oro y otros productos de la isla. Entre

⁶ AGI, Filipinas, 6, N. 7.

⁷ AGI, Filipinas, 6, N. 7.

los que se llevaban demás al sur había especias (clavo, pimienta, canela y cardamomo), ungüentos, resinas, aromáticas y animales exóticos.

Un lugar de máxima concentración de embarcaciones chinas (y japonesas) era el golfo de Lingayen en la provincia de Pangasinán. No es de extrañar que el pirata chino Lin Feng (林鳳), tras fracasar su intento de conquista de Manila (1574), escogió ese lugar para fortificarse, obteniendo la ayuda de la población local. Los chinos iban allí a comprar oro (*jin* 金) y madera de sappan (*sumu* 蘇木) siguiendo la ruta que de Cagayán pasaba por la costa de Ilocos (ZHANG, 1981: 95-96; WADA, 1929: 154-156). En los pueblos del área de Lingayen, por ejemplo, en Bolinao, compraban también esclavos zambales que probablemente revendían en otros puertos asiáticos (SCOTT, 1994: 249-250).

Los habitantes del estuario del río Agno cazaban búfalos y mantenían relaciones comerciales con chinos, japoneses y malayos de Borneo⁸ (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, V: 104). Desde río abajo, los pangasinenses comerciaban con los igorrotos de la Cordillera Central, vendiendo artículos chinos (como porcelanas), carne y arroz a cambio de oro. Ese oro llegaba de las montañas a la mar a través de las redes fluviales de los ríos regionales: el Agno, Abra, Padsan y Gran río de Cagayán. Alrededor de Agoo,⁹ donde los agustinos y franciscanos fundaron sus misiones a finales de los años setenta del siglo XVI, había pueblos empeñados en el comercio marítimo. Allí se encontraba, por ejemplo, un lugar que los españoles llamaban «el puerto de Japón», con toda probabilidad debido a la presencia de embarcaciones niponas o quizá de una pequeña comunidad japonesa de ultramar (*Nihonmachi* 日本町).¹⁰

3. EL COMERCIO CHINO DE FILIPINAS

Los actores más influyentes del comercio chino de Luzón eran los mercaderes de la región de Minnan (閩南) en la parte meridional de la provincia de Fujian. La mayoría entre ellos zarpaba hacia Filipinas desde los puertos de las áreas de Zhangzhou y Quanzhou: Haicheng (海澄, Yuegang (月港), Longhai (龍海, Longxi 龍溪), Xiamen (廈門, Zhongzuosuo 中左所), Anhai (安海), Jinjiang (晉江), Tong'an (同安), entre otros (CHIN, 1998: 25-26; PTAK, 1994: 302-304). La palabra «Chincheo» indicaba tanto la provincia de Fujian (incluyendo la costa del Guangdong septentrional) como las prefecturas de Zhangzhou y Quanzhou.¹¹ Así, a ojos de los españoles, los habitantes y mercaderes de esa provincia-región eran los «chincheos» mientras que todos los chinos que comerciaban en Filipinas se llamaban indistintamente «sangleyes» (*changlai* 常來, *shanglai* 商來, 'sengli' 生理) (CHIN, 1998: 25n; BOXER, 2004: 260). Un grupo particularmente relevante era el de Anhai (Anping 安平) –el cuartel general de la familia Zheng (鄭)– y los españoles llamaban «anhayes» a los mercaderes más ricos del paríán (CHIN, 1998: 27). Sin embargo, no todos los sangleyes eran de Minnan. Hablando del comercio

8 AGI, Patronato, 23, R. 9.

9 Hoy en la provincia de La Union.

10 AGI, Patronato, 23, R. 9, f. 12v.

11 En Manila se utilizaban también palabras más 'precisas' como por ejemplo «Hoquien».

chino en Manila, Antonio Morga se refiere a las visitas de «somas» y «juncos» «de las provincias de Cantón, Chincheo y Ucheo [u Ocheo]» (MORGA, 1997: 311). Este último topónimo indica el área septentrional de Fujian, en torno a la ciudad de Fuzhou, mientras que «Cantón» puede referirse tanto a la provincia de Guangdong como a la ciudad de Guangzhou o el área de Chaozhou (潮州). En efecto, referencias a los viajes de algunos mercaderes cantoneses a Manila se encuentran, por ejemplo, en las cartas y relaciones de los misioneros españoles que llegaron a China a finales del siglo XVI.

En 1567 la corte Ming decretó la apertura del puerto de Haicheng (Yuegang) permitiendo a los fukieneses la reconstitución del comercio marítimo privado hacia Filipinas y otros destinos del Asia sudoriental. Allí fue establecida una oficina para controlar el tráfico marítimo y tasar el comercio privado. El gobierno chino estableció un precio para obtener las licencias comerciales e introdujo impuestos sobre el tonelaje de las embarcaciones, su tamaño y el valor de los bienes importados. Para los viajes a Luzón introdujeron una tasa *ad hoc* que tocaba las importaciones de plata. El costo era fijo, porque la plata no se consideraba un artículo comercial (ZHANG, 1981: cap. 7; CHANG, 1983: 262-265; CHANG, 1991: 161).

Atraídos por la plata americana y japonesa, los chinos constituyeron en Manila su principal comunidad de ultramar, estableciendo el bien conocido Parián de los sangleyes, frente del río Pasig. La presencia de los chinos, así como de los japoneses y tagalos, convirtió a la «Perla de Oriente» en una ciudad multiétnica donde la presencia española era de hecho minoritaria. Al llegar Martín de Goyti (?-1575) a Manila, en 1570, los chinos residentes eran solo cuarenta; pocos años después ya se habían convertido en millares. El número siguió creciendo con exceso, y para mediados del siglo XVII se habían constituido otros parianes en las principales ciudades españolas de Filipinas. Cada parían tenía sus gobernadores y formaba parte de una red de comercio interregional, cuyo centro, obviamente, era Manila.

Los productos del comercio chino, citados por Morga en *Sucesos de las islas Filipinas* (1609) eran principalmente tejidos –seda cruda, blanca y colorada, terciopelos, damascos, rasos, tafetanes, algodones, etc. –, porcelanas («muchu loça fina») y algodones, pero también hierro, cobre, estaño, plomo, salitre, pólvora y mercurio (azogue), todos productos fundamentales para la conservación de la presencia española en Filipinas (MORGA, 1997: 312). Algunos artículos «chinos» mencionados por Morga llegaban de otros lugares de Asia. Los rubís, zafiros, y otras «piedras de cristal» eran probablemente de procedencia indochina, así como el marfil, mientras que benjuí y nuez moscada provenían del archipiélago indonesio. Además, había unos productos, como el algodón y el almizcle, que los chinos compraban en Filipinas para labrarlos en su país y después volver a venderlos a los españoles y a los nativos de las islas. Así, los chinos compraban algodón filipino para realizar los lenzuolos que se destinaban al mercado mexicano (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, VIII: 273-274). De la misma manera, compraban cantidades de almizcle de Mindanao (Butuan) para mezclarlo con otras sustancias, «et d'una vesciga», escribía el mercader italiano Francesco Carletti a finales

del siglo XVI, «ne fanno tre et quattro [...] e queste, così contraffatte, vendono all'Indiani del Paese» (CARLETTI, 1987: 132).

El crecimiento del comercio chino en Filipinas, especialmente en Manila, fue extraordinario. No es este el lugar para repetir sus cifras astronómicas. Es suficiente decir que los navíos chinos que visitaron la «Perla de Oriente» a finales del siglo XVI fueron catorce en 1574, diecisiete en 1581, una veintena en 1591 y nada menos que cincuenta en 1595 (GIL, 2011: 575-578. Cfr. CHANG, 1983: 364; CHIN, 1998: 41). A principios del siglo XVII una media anual de entre veinte y treinta juncos y champanes chinos siguió visitando los puertos de Filipinas llevando mercancías y colonos (GIL, 2011: 580-605; CHAUNU, 1960: 152-153). En 1612, el ministerio de la guerra (*Bing bu* 兵部) denunció los viajes a Filipinas de unos cuarenta navíos al año a pesar de que el número de las licencias comerciales fuera limitado a dieciséis embarcaciones (CHANG, 1983: 270).

Los beneficios del comercio de la plata y el crecimiento de la comunidad de los parianes, tanto en Manila como en las diferentes provincias de Filipinas, determinó el establecimiento de nuevas redes comerciales internas en conexión con China. Para finales del siglo XVI los sangleyes habían sustituido a los tagalos en la redistribución de los artículos del comercio internacional entre las islas meridionales del archipiélago y los puertos de Luzón, llegando a controlar las rutas que fueron abandonadas por los «moros» tras la llegada de los españoles.

El éxito de los chinos fue favorecido por las transformaciones de la economía filipina de finales del siglo XVI. Tras la llegada de Legazpi en 1565, la fundación de Manila y la pacificación de las costas de Luzón, los nativos del área tagala fueron obligados a contribuir al esfuerzo bélico de los recién llegados sirviendo como soldados, remeros y carpinteros, trabajando en los astilleros reales de Cavite y Otón para construir galeras y galeones. Además, la introducción del pago en moneda cambió radicalmente la vida de los tagalos, determinando el abandono de los campos y de las actividades económicas ligadas al comercio marítimo exterior (ALONSO, 2001). Manila, en efecto, monopolizó el comercio de ultramar a menoscabo de los otros puertos de Filipinas. Solo las provincias noroccidentales de Luzón y algunas bases del sur, especialmente en las Bisayas, Mindanao y Sulu (que se quedaron independientes) siguieron comerciando libremente, pagando tributos a los españoles, pero siempre controlando el comercio interior con las poblaciones indígenas de la Cordillera Central y las comunidades de pescadores del sur.

Según Morga, para principios del siglo XVII, los chinos comerciaban en todo el archipiélago filipino, «de unas islas en otras, con champanes grandes y menores» (MORGA, 1997: 319). Se trataba seguramente de un comercio significativo que sin embargo huye de toda cuantificación porque, al parecer, no fue contabilizado (CHAUNU, 1960: 147). Gracias a este tráfico interno, a lo largo del siglo XVII los chinos establecieron otros parianes en otras ciudades y pueblos tanto en el norte como en el sur. Además, extendieron sus actividades comerciales en torno a Filipinas llegando hasta las islas de las especias.

La ruta indicada por el *Dongxiyang kao* continúa desde Manila hasta la región de las Moluccas por los siguientes puertos: Mamburao e Ilin (en Mindoro), la isleta de Cuyo, Otón (Panay), Mindanao y Sulu. Esta región meridional daba

perlas, carapachos de tortugas («conchas»), especias y alcanfor. Las tortugas, por ejemplo, provenían de los mares de Sulu y Célebes, mientras que el clavo y otras especias llegarían necesariamente de Molucas. Mindanao exportaba oro, canela y gatos de algalia (que producían almizcle), y Borneo (Brunei) daba alcanfor y otros aromáticos (MORGA, 1997: 314; ZHANG, 1981: 184-185). Poco sabemos sobre el comercio chino en el sur de Filipinas en la tardía época Ming, pero seguramente podemos conjeturar la presencia de importantes intereses económicos. Con toda probabilidad, esta expansión fue facilitada por las luchas incesantes entre «moros», españoles y nativos de las Bisayas.¹²

Sea como fuere, los ramos de la red comercial de los sangleyes se extendieron en todas direcciones hacia el norte (Japón, Taiwán, Ryūkyū), oeste (Indocina), sur (Molucas) e incluso a oriente (América).

4. LOS ACTORES DEL COMERCIO CHINO

La ruta comercial entre Japón y Filipinas fue establecida mucho antes de la llegada de los españoles. Ya hemos visto como los japoneses frecuentaban los puertos de Luzón y Mindoro para vender plata a los chinos y comprar seda, porcelana, oro y diferentes productos locales. Hacia finales del siglo XVI, el comercio sino-japonés en Filipinas estimuló las actividades de los sangleyes en los puertos de la Tierra del Sol Naciente y permitió el establecimiento de un comercio triangular entre Fujian, Luzón y Kyūshū. Por lo que concierne la isla de Kyūshū, por ejemplo, es bien conocida la estrecha colaboración entre los principales exponentes de la piratería china y los llamados *kaizoku daimyō* (海賊大名) –es decir, los «daimios piratas»– como por ejemplo los Matsuura (松浦) de Hirado y los Shimazu (島津) de Kagoshima. Además, los chinos servían de pilotos a bordo de los navíos de los mercaderes de Kinai y a menudo proporcionaban embarcaciones e instrumentos para navegar.

Los libros de cuentas de la Hacienda Real señalan los nombres de algunos capitanes sangleyes que llegaron a Manila desde Japón a finales del siglo XVI, probablemente sirviendo de agentes de los «daimios piratas» de Kyūshū. En 1598, por ejemplo, un navío llegó a Manila desde Japón a cargo de un capitán chino llamado Alonso Sauyo, quien el año siguiente desempeñó el papel de gobernador del paríán de Manila (GIL, 2011: 339, 579). En 1599, aprovechando de la inestabilidad política debida a la muerte de Toyotomi Hideyoshi (豊臣秀吉, 1536-1598), así como la ruptura de las relaciones diplomáticas entre Manila y Kyōto, un número mayor de embarcaciones salieron de Japón para Filipinas. Entre ellas, el navío del capitán chino Gonzalo Aiten, quien pagó unos siete pesos de derechos de almojarifazgo (GIL, 1991: 82). Con toda probabilidad, ese «sangley cristiano» ya comerciaba en Filipinas y aquello no fue su primer viaje entre Kyūshū y Luzón.

A principios del siglo XVII los chinos llegaron a controlar parte del tráfico marítimo de los llamados «navíos con el sello bermejo» (*shuinsen* 朱印船), obte-

¹² Vease el artículo de Eberhard Crailsheim en este monográfico.

niendo licencias comerciales tanto para Indochina, como para el archipiélago malayo. En los registros de las licencias otorgadas por el *Bakufu* Tokugawa (徳川幕府) a partir de 1604, se encuentra el nombre del capitán Lin Sanguan (Lin Sankan 林三), quien fue autorizado a enviar un navío a Luzón (呂宋) en 1606 (MURAKAMI, 1966: 279). Su nombre, sin embargo, no aparece en la lista de los capitanes-mercaderes que visitaron Manila en ese año, ni tampoco en los años siguientes. Quizás su navío no pagó el almojarifazgo o simplemente no fue registrado. En efecto, no pocos juncos y champanes chinos conseguían escapar los controles de los oficiales españoles especialmente en los puertos en el norte de Luzón.

Los capitanes-mercaderes chinos viajaban a Filipinas por cuenta de los militares japoneses quien invertían su dinero en la compra de objetos raros y exóticos (como por ejemplo los llamados «Rosun tsubo» ろすん壺).¹³ Un cierto Higo Shikan (肥後四官, en chino: Siguan), cuyo nombre recuerda tanto el de Lin Sankan como aquello del bien conocido pirata fukienés Nicolás «Iquan» –es decir, Zheng Zhilong (鄭芝龍, Yquam, Chichilla, o Chinchillón) (OLLÉ, 2009: 93), el padre del famoso pirata Koxinga (Zheng Chenggong 鄭成功)– lleva por apellido el nombre de una de las provincias japonesas más activa en el comercio con Filipinas (COCKS, 1883, II: 21, 83). A finales del siglo XVI, esa provincia había hecho parte de los territorios del daimio cristiano Konishi Yukinaga (小西行長, 1555-1600), cuya familia siguió enviando navíos a Manila para comerciar con los españoles. Tras la batalla de Sekigahara (1600) sus territorios pasaron al «capitán general» (*sōshikikan* 総指揮官) Katō Kiyomasa (加藤清正, 1562-1611), quien envió diferentes cartas a Manila en los años noventa pidiendo el establecimiento de relaciones comerciales con sus puertos (IACCARINO, 2017: 89, 99, 44). En 1597, Katō despachó un junco chino (*tōsen* 唐船) a Filipinas para vender harina y plata (NAKAJIMA, 2008). Hay evidencias de la existencia de una línea comercial triangular entre China, Manila y Japón ya desde principios de los años setenta del siglo XVI. Una relación del gobernador interino Guido de Lavezaris (1572-1575), por ejemplo, nos dice que en 1575 un buque chino llegó a Manila para comprar cuernos de carabao, caparazones de tortuga, algodón, cera y «otras cosas para llevar a Japón» (OLLÉ, 2014: 69-70).

Desde los años veinte del siglo XVII el grupo del «pirata» Li Dan 李旦 constituyó bases comerciales en los principales puertos de Japón. Sus hermanos, Li Huayu (李華宇 «Captain Whow») y Niquan (二官), controlaban el tráfico comercial chino en Hirado, y su hijo, Li Guozhu (李國助, «Augustine Yiguan»), seguía el padre en sus actividades de ultramar (IWAO, 1958; CARIOTI, 2006: 124). Li Dan, o por su nombre cristiano Andrea Dittis, vivió en Filipinas a finales del siglo XVI y al parecer se convirtió en uno de los jefes de la comunidad china de Manila. El contrabando sino-japonés en Luzón le permitió ganar influencia en los años noventa del siglo XVI, aprovechando de la guerra de Corea entre China y Japón (guerra Imjin, 1592-1598). A principios del siglo XVII fue condenado por los españoles –quizás debido a la revuelta de los sangleyes de 1603– a servir como remero en las galeras de la flota que en 1606 se envió a las Molucas contra el sultanado de Térnate (OLLÉ, 2009: 94). Sin embargo, Li Dan consiguió huir de Filipinas (entre 1606 y 1607) y buscó asilo en Japón, donde fue recibido por los Matsuura, señores

¹³ Lozas chinas de las épocas Song y Tang.

de la isla de Hirado en el noroeste de Kyūshū. Los Matsuura comerciaban regularmente con Filipinas y habían sido los primeros «daimios» en enviar una embajada a Manila para obtener los favores de las autoridades españolas. En Hirado, Li Dan encontró a los holandeses (1609) y a los ingleses (1613) estableciendo relaciones comerciales con las Compañías de las Indias Orientales de Holanda (Provincias Unidas) e Inglaterra. Así pues, en 1621 el factor de la East India Company, Richard Cocks (1566-1624), le entregó dos cartas (*letters of advice*), o patentes, para evitar el bloqueo naval de la flota de defensa anglo-holandesa y comerciar libremente en Cagayán y Pangasinán (COCKS, 1883, II: 146). El año siguiente, 1622, el pirata chino tuvo parte de sus mercancías confiscadas por el *Bakufu* al llevar a bordo de su navío cuatro frailes españoles procedentes de Cagayán (COCKS, 1883, II: 334; IACCARINO, 2014: 184).

Los chinos llegaron a controlar la ruta entre Japón (Nagasaki y Hirado) y Manila a principios de la década de los treinta del siglo XVII cuando el gobierno japonés reforzó su control sobre los viajes de los mercaderes nipones a Filipinas. En esos años encontramos registrados en los libros de cuentas los nombres de diferentes mercaderes chinos a cargo de navíos procedentes de Japón.

CUADRO 1
Mercaderes chinos a cargo de navíos procedentes de Japón

Año	capitanes-MERCADERES	Tipo de embarcación	almojarifazgo
1620	Juan Singuin	—	210 pesos, 6 tomines
1624-28	—		
1629 ¹⁴	Husap (<i>japón</i>)	champan	9 p.
	Hantion	—	91 p., 4 g.
1630	Diego Simba [Diego Simbo]	champan	447 p., 11 g.
	Teng Siau [Tengçiao]	champan	12 p.
	Binbay [Vingay]	—	11 p., 3 t., 11 g.
1631	Gousan	champan	42 p., 4 t., 9 g.
	Siansed	<i>navío con bastimentos</i>	6 p.
	Secua	—	188 p., 6 t., 6 g.
1632	Yaoyoc	<i>[navío] con bastimentos</i>	3 p., 6 t., 7 g.
	Chagay	—	310 p., 6 t., 4 g.
	Quinsin	—	44 p., 3 t., 9 g.
1633	Chiquan	champan	6 p.
	Siquan	—	62 p., 3 t., 2 g.
	Hunqua	champan	72 p., 4 t., 9 g.
1634	Bitquan	—	87 p., 6 t.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 34v-53v; GIL, 2011: 592-599.

¹⁴ Después 1624 y hasta 1629 no llegaron buques a Manila desde Japón.

Comprendiblemente, esos datos no tienen en cuenta los navíos chinos que llegaron a Filipinas sin ser registrados o sin pagar los impuestos de almojarifazgo. Esta tasa pasó del 3% al 6% en 1610, hecho que probablemente contribuyó a impulsar el contrabando y a evitar las visitas de los oficiales reales que efectuaban el registro aduanero. Así pues, el número de buques que visitaron los puertos de Filipinas sin registrarse tuvo que ser mucho mayor.

El resultado fue que en las primeras décadas del siglo XVII las actividades del grupo pirático de Li Dan crecieron notablemente. Los registros del *Bakufu* Tokugawa indican solo al mercader chino Lin Sanguan, a quien se otorgó una licencia comercial para Luzón en 1606 (MURAKAMI, 1966: 279). Sin embargo, como hemos visto antes, había otros. Al parecer, tras intensificarse las medidas represivas anticristianas del tercero shogun, Tokugawa Iemitsu (徳川家光, 1604-1651), y con el cambio de los vértices del régimen de Edo, muchos mercaderes chinos cristianos, cercanos a los ibéricos y activos en el comercio de los puertos de Nagasaki, Macao y Manila, perdieron poco a poco los favores que los precedentes shogunes les habían concedido, dejando la plaza a nuevos actores comerciales. En esos años los chinos de Nanjing (Zhejiang), Zhangzhou y Fuzhou (Fujian) construyeron en Nagasaki sus propios templos budistas desmarcándose de los cristianos y asegurando así la continuidad de sus actividades en Japón (WANG, 1990: 418).

En 1625, tras la muerte de Li Dan, Zheng Zhilong (1604-1661) tomó el mando de su red comercial y obtuvo el control de los principales grupos piráticos en Japón y Fujian moviendo los primeros pasos para la construcción de un imperio marítimo transnacional bajo la égida de su familia (CARIOTI, 2006: 138). Ese imperio llegó a incluir también Filipinas. El fraile franciscano Antonio Caballero de Santa María, escribiendo en 1660 que casi todas las embarcaciones chinas procedentes de Fujian (Zhangzhou y Quanzhou) estaban bajo el control del clan Zheng (OLLÉ, 2014: 93).

En 1626, los españoles establecieron una base en el norte de Taiwán (Jilong/Keilang 基隆) en respuesta a la ocupación de la costa sudoccidental de la isla por parte holandesa (1624). Durante el periodo de presencia española en Taiwan, de 1626 a 1642, algunos champanes a cargo de capitanes chinos, con toda probabilidad ligados a la red comercial de los Zheng, llegaron a Manila desde «Isla Hermosa», siendo registrados por las autoridades de la Real Hacienda. Los registros de pagos señalan las siguientes embarcaciones:

CUADRO 2
Registros de pagos de embarcaciones

Año	Capitanes-mercaderes	Tipo de embarcación	Almojarifazgo
1628	Hingcob	junco	342 pesos, 1 tomín, 1 grano
1630	Hingcob	—	353 p., 1 t., 11 g.
1631	Chintong	—	280 p., 6 t., 11 g.
	Chinton (Chintong?)	—	365 p., 7 t., 4 g. (y 230 p., 6 t.) ¹⁵

1632	Hinco	—	377 p., 7 t., 4 g.
1633	Changuan	«champanillo»	9 p., 5 t., 9 g.
1635	Quisian	champan	34 p., 3 t., 4 g.
	Hengu	—	52 p., 6 t., 6 g.
1639	Chinuy	champan	28 p., 1 t., 3 g.
	Alonso Bintiong [Bentiong]	champan	36 p. ¹⁶
1641	Suno	champan	23 p., 3 t.
	Samnu	—	95 p., 3 t., 6 g.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 45v-64v; GIL, 2011: 595ss.

Taiwán desempeñó un papel importante en las triangulaciones comerciales entre China, Filipinas y Japón, incluso después de la pérdida de la base española en Jilong. Además, la red comercial china en Asia oriental incluía también las islas Ryūkyū (琉球, en chino: Liuqiu). Ya a principios del siglo XVI los habitantes de Okinawa y de las otras islas del archipiélago tuvieron que renunciar a los viajes comerciales de ultramar, y en 1609 sus territorios fueron conquistados por los japoneses y englobados en los dominios de la familia Shimazu. A pesar de que los «lequios» siguieran participando en el comercio interregional de Asia oriental a través de las redes comerciales chinas y japonesas, no está claro si participaban también en los tráficós de Filipinas por medio de los «sangleyes».

5. REDES COMERCIALES Y CONEXIONES TRANSNACIONALES

En la segunda mitad del siglo XVI los chinos ampliaron su red comercial en Asia sudoriental estableciendo bases en los principales puertos del archipiélago malayo y en Indochina. Los mercaderes de las provincias de Fujian y Guangdong desplazaron sus bases en los golfos de Tonkín y Siam, la costa de Cochinchina y los principales puertos de la península malaya. En Indonesia, se establecieron en Sumatra (Palembang, Jambi, etc.) y Java (Gresik, Semarang, Cirebon, etc.), hasta llegar a Sulawesi y las Molucas a través de la ruta comercial occidental (*xi hang lu* 西航路) (MEILINK-ROELOFSZ, 1962: *passim*). Su red comercial incluía Đại Việt,¹⁷ Ayutthaya, Patani y los diferentes sultanados malayos. Sin embargo, a lo largo de la primera mitad del siglo XVII ningún navío chino llegó a Filipinas desde la mayoría de estos lugares. Solo seis embarcaciones, pero portuguesas, llegaron a Manila

¹⁵ GIL, 2011: 596.

¹⁶ Gil (AGI, Contaduría, 1219, f. 71v, *n.v.*) indica 51 pesos.

¹⁷ Se encontraba dividido al tiempo en dos entidades políticas. La primera, llamada Annam (安南), era gobernada por la familia Trịnh. Su puerto principal era Hanói (Đông Kinh 東京, de donde el nombre 'Tonkín'). La segunda («Cochinchina») era recta por la familia Nguyễn, y su puerto principal era 'Faifo' (Hội An, cerca de la actual Đà Nẵng).

desde «Tonkín» y «Cochinchina» entre 1628 y 1634.¹⁸ Hay que evidenciar que el tipo de navegación practicada por los pilotos chinos hacia final de la época Ming era esencialmente de cabotaje y por tanto no contemplaba atravesar el Mar de la China meridional de un lado al otro, a pesar de la vecindad geográfica de Filipinas a las costas vietnamitas. Para llegar a Manila, los chinos deberían navegar hacia el norte pasando por Guangdong, o llegar al mar de Sulu a través de la costa septentrional de Borneo.

Los portugueses recorrían esa segunda ruta ya en la primera mitad del siglo XVI navegando de Malacca a las Molucas (PTAK, 1992: 45-46). A principios del siglo siguiente, diferentes navíos portugueses llegaron a Filipinas desde Goa (y otros puertos indios), Malacca e Indochina. A menudo, los capitanes-mercaderes lusos utilizaban embarcaciones chinas o de tipo chino. Así, a principios del siglo XVII encontramos juncos, champanes y chos a cargo de capitanes portugueses que zarparon de las costas septentrionales de Vietnam, el golfo de Siam, o incluso desde el entrepôt indonesio de Macasar (en Sulawesi). La línea Macasar-Manila empezó a obrar regularmente a partir de los años veinte (SOUZA, 1986: 99-102; MEILINK-ROELOFSZ, 1962: 163-164).

Los únicos navíos chinos que llegaron a Filipinas desde las regiones occidentales de Asia sudoriental hasta mediados del siglo XVII provenían de Camboya. Los jemerres habían establecido relaciones comerciales con Manila en la década de los noventa del siglo XVI, cuando el gobernador interino Luis Pérez Dasmariñas (1593-1596) envió una misión a Lovek para apoyar la lucha de los camboyanos contra las armadas de Ayutthaya (IACCARINO, 2015: 94-98). La intervención española fue un fracaso total, pero a pesar de eso las relaciones comerciales entre los dos países sobrevivieron. Morga habla del comercio jemer en Filipinas en esos términos:

De Sián y Camboja vienen raras vezes algunos navíos a Manila, que traen algún menjuy [benjuí], pimienta, marfil, y mantas de algodón, rubies, çafiros mal labrados, y engaçados, algunos esclavos, cuernos de badas [rinocerontes], pellejos, uñas y muelas deste animal, y otras bujerías (MORGA, 1997: 315).

Muchos de estos productos fueron indicados por Morga como artículos procedentes de China, a pesar de que su origen no fuese tal. Las piedras preciosas las llevaban también los portugueses, probablemente desde Malacca, obteniéndolas de otros puertos de Asia.

Tras la conquista de Camboya por parte de los siameses de Ayutthaya, chinos y portugueses llegaron a controlar parte del comercio jemer y empezaron a enviar sus navíos a Filipinas a través de la ruta del Borneo septentrional. A continuación, citamos la lista de los buques a cargo de capitanes-mercaderes chinos que llegaron a Filipinas provenientes de Camboya entre 1620 y 1650, según los datos que hemos conseguido encontrar.

¹⁸ AGI, Filipinas, 24, R. 2, N. 14.

CUADRO 3
*Buques a cargo de capitanes-mercaderes chinos que llegaron a Filipinas
 procedentes de Camboya (1620-1650)*

Año	Capitanes-mercaderes	Tipo de embarcación	Almojarifazgo
1624	Sansou	junco	229 pesos, 6 tomines, 8 granos
1628	Joseph Dianton	champan	445 p., 6 t., 10 g.
	Ylquid	champan	75 p., 2 t., 11 g.
1629	Thomas Benhon	champan	167 p., 4 t., 11 g.
1631	Joseph Yaoton	—	445 p., 11 g.
1632	?	—	
1633	Joseph Cuigou [José Cuigon]	champan	179 p., 1 t., 7 g. ¹⁹
1634	Henquio	cho	214 p., 1 t., 8 g.
	Higou	—	134 p., 4 t., 3 g.
	Chico	—	52 p., 6 t., 10 g. (+ 1 p., 2 t.) ²⁰
1635	Laco Lalaico [Laco Lacayco]	—	564 p., 4 t., 2 g.
1637	Huayo	—	106 p., 2 t., 6 g.
	Huaqio	—	30 p. ²¹
1642	Singu	champan («champancillo»)	19 p., 5 t., 10 g.
	Sate	champan (//)	7 p., 1 t., 7 g.
1643	Guan	cho	31 p., 6 t., 4 g.
	Contay	cho	996 p., 4 t., 9 g.
1646	? ²²	cho	31 p., 7 t.
	Singuiac	champan	34 p.
	Toqua	champan	116 p.

Fuente: AGI, Filipinas, 24, R.2, N. 14, ff. 36v-71r.

¹⁹ Según J. Gil (AGI, Contaduría, 1214 y 1215, *n.v.*) pagó solo 1 peso, 1 tomín y 8 granos (GIL, 2011: 598).

²⁰ GIL, 2011: 599 (AGI, Contaduría, 1217, f. 153v, *n.v.*).

²¹ Véase GIL, 2011: 603.

²² «Un cho que yendo para Camboxa vino de arriuada a cargo de un sangley».

La ruta de Lovek a Manila pasaba por la costa de Borneo tocando los puertos del sultanado de Brunei, otro lugar donde los chinos iban a comerciar (PTAK, 1992: 39-41; Meilink-Roelofs, 1962: 100-101). Según Morga, los «naturales de aquella isla» visitaban Manila con unos «navíos menores», probablemente champanes o «praus», y compraban productos filipinos a cambio de patates, cerámicas y alcanfor (MORGA, 1997: 314). El alcanfor (*zhangnao* 樟腦) llegaba a China probablemente a través de dos rutas: la primera desde Filipinas y la segunda desde la península malaya. Sin embargo, es difícil determinar con certeza si una parte del alcanfor de Borneo llegaba a Manila también por medio de los chinos. Además, hay que considerar que la composición del equipaje de los navíos que surcaban las olas del Mar de la China meridional era heterogéneo y multifacético. A menudo los pilotos eran chinos o portugueses, y los grumetes malayos, filipinos, indochinos, y demás. Hay ejemplos de embarcaciones chinas, como juncos y champanes, capitaneadas por mercaderes japoneses, o sino-japoneses, con nombres cristianos, quienes con toda probabilidad llevaban a cabo un comercio interregional utilizando capitales privados en cuotas compartidas o con préstamos y comisiones (OKA y GIPOULOUX, 2013; LIN, 1990: 186-196).

Puesto que los mercaderes españoles no estaban autorizados a comerciar en Asia, debido a la existencia de la esfera de influencia portuguesa y los derechos de autonomía garantizados por Felipe II a las Cortes de Tomar en 1581, los manileños se sirvieron de agentes chinos para obtener seda, porcelana y otros productos de los mercados asiáticos en Filipinas. La creación de compañías privadas entre castellanos y sangleyes fue una práctica común para buscar productos destinados a la carga del Galeón de Manila. Así en 1610, por ejemplo, dos oficiales españoles y un mercader chino llamado «Tante» constituyeron una compañía privada para adquirir, en China, los presentes destinados al shogun Tokugawa Hidetada (徳川秀忠, 1579-1632) y a su padre, Tokugawa Ieyasu (徳川家康, 1543-1616) (GIL, 2011: 176). Además, en ese mismo año el capitán «Cachuan» llegó a Manila con un cargamento del valor de unos 50.000 pesos que algunos ciudadanos españoles habían invertido en la compra de productos de China (BLAIR y ROBERTSON, 1900-1909, xvii: 128; GIL, 2011: 176). El secretario de gobernación y guerra de Filipinas, Gaspar Álvarez (?-1620), antes de morir, invirtió 2.500 pesos de plata en la compra de «ropa de China» por medio del capitán Liancan, y otros 500 pesos para obtener «tafetanes de color de Chaúl», probablemente en Guangzhou, por medio de un «sangley de Cantón» llamado Chanzu y sus asociados («sus camaradas») ²³ (GIL, 2011: 176).

A principios del siglo xvii, los tráficos de los capitanes-mercaderes de Fujian y Guangdong incluían inversores chinos –los «grandes mercaderes» de quien habla MORGA (1997: 312)–, japoneses, españoles entre otros. Y es más. En 1609 el mencionado capitán Cachuan recibió en Ambon unos 14.000 pesos de los oficiales de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) para comprar artículos chinos en Fujian o Guangdong. Además de demostrar la extensión de la red china hasta Molucas, las actividades de este capitán-mercader sangley confirman el carácter transnacional y multifacético del comercio chino en torno a Filipinas. Po-

²³ AGI, Contratación, 368, N. 7, R. 1, ff. 86v-87r.

cos años después, los holandeses interceptaron otros juncos fukieneses a lo largo de la isla de Mariveles sacando unos 150.000/200.000 pesos «de vezinos [de Manila] en mercaderías que benían por su cuenta de China» (COLÍN, 1900-1902, III: 648-649).

En efecto, gracias a la plata americana de México y Perú, los españoles desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo de la red comercial de los sangleyes contribuyendo a financiar su expansión ultramarina. Algunos grupos de mercaderes ligados a los linajes familiares de Fujian y Guangdong utilizaron la plata del comercio filipino para financiar sus actividades políticas e incluso acciones militares en los mares de China (BLUSSÉ, 1990; CHANG, 1983: 217-234; LIN, 1990: 184). La red comercial de los chinos se extendió más allá de los mares asiáticos y algunos sangleyes de Filipinas obtuvieron el derecho de cargar mercancías a bordo del Galeón de Manila, participando así con sus propias cuotas en el comercio de la Nueva España. Se trató sin embargo de unos pocos privilegiados, como por ejemplo el ex pirata fukienés Eng Kang (黃官) –alias Juan Bautista de Vera, por su nombre cristiano– quien cargó un cajón de mercancías a bordo del galeón *San Felipe y Santiago* en 1593 (GIL, 2011: 339-340). Algunos chinos llegaron también a México, donde hubo casos de mercaderes sangleyes que hicieron fortuna a través del comercio de la seda, pero la línea Manila-Acapulco siguió siendo una ruta fundamentalmente ibérica.

6. CONCLUSIONES

A finales de la época Ming, entre los siglos XVI y XVII, los chinos constituyeron su red comercial en torno a Filipinas moviendo una estructura ilegal de tráfico locales con los nativos de la costa de Luzón y los mercaderes japoneses procedentes de Kyūshū. Los sangleyes consiguieron vigorizar e incluso expandir la preexistente ruta oriental hacia Molucas gracias al flujo de la plata americana desde Acapulco.

Los chinos estimularon la ruta triangular entre Fujian, Luzón y Kyūshū, colaborando con los *daimyō* y los mercaderes japoneses de la tardía era *Sengoku*. Además, sirvieron de agentes comerciales para los españoles navegando entre Manila y los puertos del golfo de Siam y el archipiélago malayo. A principios de los años cuarenta del siglo XVII, mientras la dinastía Ming se desplomaba bajo los ataques de los manchús (1644), los sangleyes de Filipinas, la mayoría de los cuales eran fukieneses, mostraron una excepcional habilidad al extender la red en torno a Filipinas a otros puertos de Asia oriental y sudoriental. Aprovechando las conexiones transnacionales establecidas por diferentes piratas y contrabandistas chinos o sino-japoneses –especialmente el grupo de Li Dan y Zheng Zhilong– y aprovechando las divisiones entre las naciones europeas y la política de los shogunes Tokugawa, los hijos del «Imperio celeste» mostraron un excepcional dinamismo comercial y un fuerte espíritu de adaptación, determinando el nacimiento y la sucesiva consolidación de las redes interregionales en torno a Filipinas.

7. REFERENCIAS

- ALONSO ÁLVAREZ, L. (2001): «La inviabilidad de la Hacienda asiática. Coacción y mercado en la formación del modelo colonial en las islas Filipinas, 1565-1595», en M. DOLORES ELIZALDE, J.M. FRADERA y L. ALONSO ÁLVAREZ (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico (siglos XVI-XX)*, vol. I, CSIC, Madrid: 181-206.
- ANTONY, R. (ed.) (2010): *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers. Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- ATWELL, W.S. (1998): «Ming China and the Emerging World Economy, c. 1470-1650», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 376-416.
- BLAIR, E.; ROBERTSON, J.A., eds. (1903-1909): *The Philippine Islands 1493-1803*, 55 vols., The Arthur H. Clark Company, Cleveland (Ohio).
- BLUSSÉ, L. (1990): «Minnan-jen or Cosmopolitan? The Rise of Cheng Chih-lung Alias Nicolas Iquan», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden: 245-264.
- BOYAJIAN, J.C. (1993): *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, The Johns Hopkins University, London.
- BOXER, C.R. (1970): «Plata es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550-1700», *Philippine Studies*, 18 (3): 457-478.
- BOXER, C.R., ed. (2004): *South China in the Sixteenth Century. Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P., Fr. Martín de Rada, O.E.S.A., 1550-1575*, OrchidPress, Bangkok.
- CARIOTI, P. (2006): *Cina e Giappone sui mari nei secoli XVI e XVII*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- CARLETTI, F. (1987): *Ragionamenti del mio viaggio intorno al mondo*, ed. Adele Dei, Mursia, Milano.
- CHANG, P. 張彬村 (1983): *Chinese Maritime Trade: The Case of Sixteenth-Century Fu-chien (Fukien)*, Ph.D. Thesis, Princeton University.
- CHANG, P. (1990): «Maritime Trade and Local Economy in Late Ming Fujian», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden: 63-81.
- CHANG, P. (1998): «The Formation of a Maritime Convention in Minnan (Southern Fujian), c. 900-1200», en C. GUILLOT, D. LOMBARD y R. PTAK (eds.), *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 143-155.
- CHANG, T. 張天澤 (1933): *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*, Brill, Leiden.
- CHANG, T. 張增信 (1988): *Mingji dongnan Zhongguo de haishang huodong* 明季東南中國的海上活動, Sili Dongwu Daxue 私立東吳大學, Taipei 臺北.
- CHANG, T. (1991): «Commodities Imported to the Chang-chou Region of Fukien during the Late Ming Period. A Preliminary Analysis of the Tax Lists found in T'ung-hsi-yang k'ao», en R. PTAK y D. ROTHERMUND (eds.), *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750*, Franz Steiner, Stuttgart: 159-194.

- CHAUNU, P. (1960): *Les Philippines et le Pacifique des ibériques (xvi^e, xvii^e, xviii^e siècles). Introduction méthodologique et indices d'activité*, SEVPEN, Paris.
- CH'EN, C. 陈荆和 (1968), *The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines*, Tōkyō: The Centre for East Asian Cultural Studies.
- CHIN, K. 錢江 (1998): *Merchants and other Sojourners: the Hokkiens Overseas, 1570-1760*, Ph.D. Dissertation, Hong Kong University.
- CHIN, K. (2010): «Junk Trade, Business Networks, and Sojourning Communities: Hokkien Merchants in Early Modern Maritime Asia», *Journal of Chinese Overseas*, 6 (2): 157-215.
- CRAIG, A.L. (2010): «'The Sea Common to All': Maritime Frontiers, Port Cities, and Chinese traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750», *Journal of World History*, 21 (2): 219-247.
- COCKS, R. (1883): *Diary of Richard Cocks, Cape-Merchant in the English Factory in Japan, 1615-1622, with Correspondence*, Edward MAUNDE THOMSON (ed.), 2 vols., Hakluyt Society, London.
- COLÍN, F., S.I. (1900-1902): *Labor evangélica, ministerios apostólicos de los obreros de la Compañía de Jesús, fundación y progressos de su provincia en las islas Filipinas* [Madrid, José Fernández Buendía, 1663], Pablo Pastells, S.I. (ed.), 3 vols., Imprenta y Litografía de Henrich y Compañía, Barcellona.
- ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.D.; FRADERA, J. M.; ALONSO, L., eds. (2001): *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 vols., Vol. I: «La formación de una colonia: Filipinas», Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid.
- FÉLIX, A. (ed.) (1966), *The Chinese in the Philippines: 1570-1770*, Vol. I, Historical Conservation Society of Manila, Manila.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A. (1994): «China and the Manila Galleons», en A.J.H. LATHAM y H. KAWAKATSU (eds.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, Routledge, London: 71-86.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A. (1995): «Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571», *Journal of World History*, 6 (2): 201-221.
- FLYNN, D.O.; GIRÁLDEZ, A.; SOBRERO, J., eds. (2001): *The Pacific World History Lands, People and History of the Pacific, 1500-1900*, vol. 4: *European Entry into the Pacific: Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, Ashgate, Burlington (Vermont).
- GIL, J. (2011): *Los Chinos de Manila, siglos xvi y xvii*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- GIPOULOUX, F. (2009): *La Méditerranée asiatique, villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, xvi^e-xxi^e siècle*, CNRS Éditions, Paris.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield, Lanham (Maryland).
- GLAHN, R. VON (1996): *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles.
- HIRAYAMA, A. 平山篤子 (2012): *Supein teikoku to Chūka teikoku no kaikō: jūroku-jūnana seiki no Manira* スペイン帝国と中華帝国の邂逅: 十六・十七世紀のマニラ, Hōsei University Press, Ōsaka.

- HUCKER, C.O. (1998): «The Ming Fiscal Administration», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 106-171.
- IACCARINO, U. (2014): «Merchants, Missionaries, and Marauders: Trade and Traffic between Kyūshū (Japan) and Luzon (Philippines) in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries», *Crossroads*, 10: 155-196.
- IACCARINO, U. (2015): «Spanish Diplomacy in the China Seas at the Turn of the 16th Century», en B. TREMMEL-WERNER y E. CRAILSHEIM (eds.), *Audienzen und Allianzen Interkulturelle Diplomatie in Asien und Europa vom 8. bis zum 18. Jahrhundert*, Mandelbaum, Viena: 90-107.
- IACCARINO, U. (2017): *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichō (1596-1615)*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- IWAO, S. 岩生成一 (1958): «Li Tan. Chief of the Chinese Residents at Hirado. Japan in the Last Days of the Ming Dynasty», *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko*, 17: 27-83.
- LI, Q. 李庆新 (2004): *Mingdai haiwai maoyi zhidu 明代海外贸易制度*, *The Overseas Trade System of Ming Dynasty*, Shehui kexue wenxian chubanshe 社会科学文献出版社, Beijing 北京.
- LI, J. 李金明 (1990): *Mingdai haiwai maoyi shi 明代海外贸易史*, *Zhongguo shehui kexue chubanshe 中国社会科学出版社*, Xiamen 厦门.
- LIN, R. 林仁川 (1987): *Mingmo Qingchu siren haishang maoyi 明末清初私人海上贸易*, *Huadong shifan daxue chubanshe 华东师范大学出版社*, Shanghai 上海.
- LIN, R. (1990): «Fukien's Private Sea Trade in the 16th and 17th Centuries», en E.B. VERMEER (ed.), *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*, E. J. Brill, Leiden.
- MATSUURA, A. 松浦章; BIAN, F. 卞鳳奎 eds. (2009): *Dongya haiyu haidao shiliao huibian 東亞海域海盜史料彙編*, *Lexue shuju*, Taipei.
- MEILINK-ROELOFSZ, M.A.D. (1962): *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Martinus Nijhoff, La Haya.
- ACADEMIA SINICA 中央研究院, ED. (1961-1968): *MING SHILU 明實錄*, 133 VOLS., TAIPEI 臺北.
- MORGA, A. DE (1997): *Sucesos de las Islas Filipinas [México, 1609]*, ed. Patricio Hidalgo Nuchera, Polifemo, Madrid.
- MURAKAMI, N. 村上直次郎 ed. (1966): *Ikoku ōfuku shokanshū / Zōtei ikok unikki shō 異国往復書翰集 增訂異国日記抄*, Omatsudō shoten 雄松堂書店, Tōkyō 東京.
- NAKAJIMA, G. 中島榮章 (2007): «Jūroku seiki matsu no Fukken – Firipin – Kyūshū bōeki 十六世紀末の福建—フィリピン—九州貿易», *Shien 史淵* 144: 55-92.
- NAKAJIMA, G. (2008): «The Invasion of Korea and Trade with Luzon: Kato Kiyomasa's Scheme of the Luzon Trade in the Late Sixteenth Century», en A. SCHOTTENHAMMER (ed.), *The East Asian ›Mediterranean‹: Maritime Crossroads of Culture, Commerce and Human Migration*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 145-168.
- NAKAJIMA, G. (2013): *Nanban, Kōmō, Tōjin: 16-17 seiki no Higashi Ajia kaiiki 南蛮・紅毛・唐人: 一六・一七世紀の東アジア海域*, *Shibunkaku shuppan 思文閣出版*, Kyōto.

- OKA, M.; GIPOULOUX, F. (2013): «Pooling Capital and Spreading Risk: Maritime Investment in East Asia at the beginning of the Seventeenth Century», *Itinerario*, 37 (3): 75-91.
- OLLÉ, M. (2001): «El Mediterráneo del Mar de la China: las dinámicas históricas de Asia Oriental y la formación del modelo colonial filipino», en M.D. ELIZALDE, J. PÉREZ-GRUESO, M. FRADERA y L. ALONSO (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico (siglos XVI-XX)*, vol. I, CSIC, Madrid: 59-72.
- OLLÉ, M. (2009): «Manila in the Zheng Clan Maritime Networks», *Review of Culture. International Edition*, 29: 91-103.
- OLLÉ, M. (2013): «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla: 155-178.
- OLLÉ, M. (2014): «El factor europeo en la dialéctica entre comercio, contrabando y piratería en las costas de China de los siglos XVI y XVII», en A. SCHOTTENHAMMER (ed.), *Tribute, Trade, and Smuggling/Tributo, Comercio y Contrabando*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 55-74.
- PTAK, R. (1991): «China and the Trade in Tortoise-Shell (Sung to Ming Periods)», en: Roderich PTAK y Dietmar ROTHERMUND (eds.), *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750*, Franz Steiner Verlag, Stuttgart: 195-229.
- PTAK, R. (1992): «The Northern Trade Route to the Spice Islands: South China Sea – Sulu Zone – North Moluccas (14th to early 16th Century)», *Archipel*, 43: 27-56.
- PTAK, R. (1998): «Ming Maritime Trade to Southeast Asia, 1368-1567: Visions of a System», en C. GUILLOT, D. LOMBARDY y R. PTAK (eds.), *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden: 157-192.
- PTAK, R. (2001): «Jottings on Chinese Sailing Routes to Southeast Asia, Especially on the Eastern Route in Ming Times», en J.M. DOS SANTOS ALVES (ed.), *Portugal e a China. Conferências nos encontros de história luso-chinesa*, Fundação Oriente, Lisboa: 107-131.
- PTAK, R. (2006): «Trade between Macau and Southeast Asia in Ming Times: a Survey», *Monumenta Serica*, 54: 465-489.
- REID, A. (1988, 1993): *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, 2 vols., Yale University Press, New Haven & London.
- SCHURZ, W.L. (1959): *The Manila Galleon*, E.P. Dutton, New York.
- SCOTT, H. (1989): *Filipinos in China before 1500*, China Studies Program, De La Salle University, Manila.
- SCOTT, H. (1994): *Barangay. Sixteenth Century Philippine Culture and Society*, Ateneo de Manila University Press, Quezon City.
- SOUZA, G.B. (1986): *The Survival of Empire – Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University Press, London.
- TREMML-WERNER, B. (2015): *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, Amsterdam.

- UNIVERSIDAD SUN YAT-SEN 中山大学, Instituto de Historia de Asia sudoriental 东南亚历史研究所, ED. (1980): *Zhongguo guji zhong youguan Feilubin ziliao huibian* 中国古籍中有关菲律宾资料汇编, *Zhonghua Shuju* 中华书局, Beijing 北京.
- WADA, S. (1929): «The Philippine Islands as Known to the Chinese before the Ming Period», *Memories of the Research Department of the Toyo Bunko*, 4: 121-166.
- WANG, G. 王赓武 (1990): «Merchants without Empire: the Hokkien Sojourning Communities», en J.D. TRACY (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World (1350-1750)*, Cambridge University Press, Cambridge: 400-421.
- WANG, G. (1998): «Ming Foreign Relations: Southeast Asia», en D. TWITCHETT y F.W. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, vol. 8: *The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, Cambridge University Press, Cambridge: 301-332.
- ZHANG, T. 张廷玉, comp. (1974): *MING SHI* 明史, 28 vols., *ZHONGHUA SHUJU* 中华书局, BEIJING 北京.
- ZHANG, X. 張燮 (1981): *Dongxiyang kao* 東西洋考 [1617], *Zhonghua Shuju* 中華书局, Beijing.
- ZHAO, L. 赵令扬, et al., eds. (1968, 1976) : *Ming shilu zhong zhi Dongnanya shiliao* 明實錄中之東南亞史料, 2 vols., Hsüeh-tsin Press, Hong Kong.

Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII¹

*Philippines and the Portuguese-Dutch Wars in Asia
in the First Quarter of the 17th Century*

André Murteira

Universidade Nova de Lisboa
CHAM - Centro de Humanidades
<https://orcid.org/0000-0001-8814-5981>
andremurteira@gmail.com

Recibido: 27/01/2019; Revisado: 03/08/2019; Aceptado: 04/10/2019

Resumen

La escisión que supuso la independencia de Portugal de España en 1640 ha supuesto, al mismo tiempo, una escisión historiográfica entre quienes hoy estudian a los portugueses en Asia y quienes se dedican a las Filipinas. Así, muchas veces, unos y otros no asumen que la guerra llevada a cabo por la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (VOC) contra Manila fue parte de un conflicto más amplio contra el conjunto de los territorios de la Monarquía Hispánica en toda Asia. Este artículo pretende integrar las incursiones navales neerlandesas en Filipinas en el contexto de ese conflicto más amplio.

Palabras clave: Estado da Índia, Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales, Filipinas.

Abstract

Portugal's independence from Spain in 1640 has also proved cause for a correspondingly clear distinction between historians studying the Portuguese in Asia and those who study the colonial Philippines. At times, it seems that historians of both groups are not fully aware that the war waged by the Dutch East India Company (VOC) against Manila was part of a wider conflict against all of the territories of the Spanish Monarchy throughout Asia. This article aims to position the Dutch naval incursions into the Philippines within the context of this broader international conflict, comparing them with similar initiatives of the VOC against Portuguese possessions scattered throughout the East.

Keywords: Portuguese State of India, Dutch East India Company, Philippines.

¹ Traducción de Ana Isabel López-Salazar.

Como emporio de un rico comercio con China y, al mismo tiempo, posición relevante de la Monarquía Hispánica en Asia, las Filipinas fueron un blanco lógico de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales o VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*) desde que llegó a Asia a principios del siglo XVII (1602). De hecho, como es sabido, con el inicio de la expansión ultramarina neerlandesa a finales del siglo XVI, la larga guerra que enfrentaba en Europa a la Monarquía Hispánica y la joven república neerlandesa (1568-1648) se extendió rápidamente a otras zonas del globo, entre las que se encontraba Asia. Sin embargo, las Filipinas no eran las únicas posiciones de la Monarquía Hispánica en dicho continente. La integración de Portugal en los dominios de los Habsburgo entre 1580 y 1640 hizo que el extenso imperio marítimo portugués en Oriente –el llamado *Estado da Índia*– se convirtiese en otro blanco fundamental de la VOC. La escisión que supuso la independencia de Portugal en 1640 ha supuesto, al mismo tiempo, una escisión historiográfica entre quienes hoy estudian el *Estado da Índia* y quienes se dedican a las Filipinas. Así, muchas veces, unos y otros no asumen que la guerra llevada a cabo por la compañía neerlandesa contra Manila fue parte de un conflicto más amplio contra el conjunto de los territorios de la Monarquía Hispánica en toda Asia. Este artículo pretende integrar las incursiones navales neerlandesas en Filipinas en el contexto de ese conflicto más amplio, comparándolas con iniciativas similares de la VOC contra las posesiones portuguesas diseminadas por Oriente.

1. 1600

Los primeros neerlandeses que aparecieron en Manila llegaron en 1600 en dos navíos comandados por Olivier van Noort. Formaban parte de una expedición compuesta originalmente por cuatro velas, que pretendía alcanzar Asia por la arriesgada vía del Estrecho de Magallanes y del Pacífico. Para comprender el contexto en el que van Noort partió para Oriente resulta necesario hablar brevemente de las primeras expediciones neerlandesas a Asia, que precedieron a la fundación de la VOC en 1602. El primer viaje neerlandés que llegó a Asia por mar con éxito fue la expedición de Cornelis de Houtman a Java (1595-1597) a través de la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Tras el éxito de esta jornada inaugural, partieron después cinco expediciones de las Provincias Unidas a Asia en 1598 y otras más siguieron en los años posteriores.

La mayoría de las primeras expediciones báltavas a Oriente tuvo fines indudablemente comerciales. Esto supuso, al menos para parte de ellas, órdenes restrictivas sobre el empleo de la fuerza contra los ibéricos con los que se encontrasen. Sin embargo, una de las características del corto período de las *voorcompagnieën* –literalmente, «pre-compañías», nombre dado a las compañías que precedieron a la formación de la VOC en 1602– fue la tendencia, a veces refrenada y a veces no, a la infracción de tales órdenes. Dicha tendencia se vio favorecida, por un lado, por el trato con frecuencia hostil que los portugueses dieron a los neerlandeses, lo que incitaba a las represalias, y, por otro, por las dificultades comerciales encontradas muchas veces, lo que obligaba a auténticas

peregrinaciones por Asia en búsqueda de cargamentos y convidaba a recurrir al corso como alternativa.

La mayor parte de los neerlandeses que siguieron los pasos de la expedición pionera de Houtman siguieron el rumbo que éste había tomado, es decir, el de la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, en 1598, dos expediciones intentaron hacer el viaje por la vía del Estrecho de Magallanes y del Pacífico. Una de ellas era comandada por Olivier van Noort. Ambas pretendían averiguar la viabilidad de ese trayecto como alternativa a la ruta del Cabo pero, al menos en el caso de la de van Noort, ese objetivo era complementado por otro, lo que parece distinguirla del conjunto de las demás expediciones de las *voorcompagnieën*. De hecho, hasta donde se sabe, los cuatro barcos de la *Magalaensche Compagnie*, comandados por van Noort, fueron los únicos navíos de las *voorcompagnieën* que partieron para Asia autorizados de manera inequívoca para practicar el corso contra portugueses y castellanos, pues llevaban *commissies* para ello, es decir, autorizaciones escritas de las autoridades neerlandesas para tal efecto.²

El hecho de que van Noort comandase una expedición destinada, al menos en parte, al corso tendría algo que ver con la ruta alternativa que siguió. De hecho, no parece que el Pacífico fuese para sus navíos una simple vía para Asia. Con las dos velas que se mantuvieron con él tras atravesar el Estrecho de Magallanes, subió por la costa occidental americana hasta Perú, manteniendo enfrentamientos con barcos castellanos que encontró por el camino. Una vez atravesado el océano, se apostó en Filipinas, frente a Manila, al acecho de presas. Pasado algún tiempo, una armada castellana salió a hacerle frente, capturó una embarcación y le forzó a retirarse con la otra. Con este último navío que le quedaba, emprendió el regreso a Europa por la ruta del Cabo después de haber hecho escala en Borneo y Java, y completó así una circunnavegación épica del globo en agosto de 1601. Su viaje presenta paralelismos evidentes con las circunnavegaciones previas de los ingleses Francis Drake en 1577-1580 y Thomas Cavendish en 1586-1588, puras expediciones de corso al Pacífico castellano, realizadas también por el Estrecho de Magallanes y que se limitaron a pasar por Asia «de refilón» en la fase final de la jornada, manteniéndose alejadas de los grandes centros mercantiles orientales (ANDREWS, 1984: 145-58, 256).

2. 1600-1609

Con esta derrota naval, no puede decirse que el balance del paso de van Noort por las Filipinas haya sido brillante. Así, aún pasaría algún tiempo hasta que los neerlandeses volviesen a aventurarse en la región, adonde no volverían hasta 1609. Sin embargo, Manila no se mantuvo ajena al conflicto con los neerlandeses, que se fue agravando a lo largo de la primera década del siglo XVII. Ya en 1602 hubo de intervenir en una región central en las disputas con los norte-europeos: el archipiélago de Maluku (perteneciente a las Molucas), en los confines de la

² En general, sobre la expedición de van Noort véase IJZERMAN, 1926. Sobre las *commissies* de la expedición, véase *ibid.*, II: 190-93; HOOGENBERK, 1940: 64-67, 245-46.

actual Indonesia oriental.³ Lo hizo a petición de los portugueses que, desde finales del siglo anterior, estaban intentando reaccionar ante la llegada de los que consideraban como intrusos, castigándolos tanto a ellos como a aquellos que los recibían en sus puertos. Ya en 1596, cuando se supo la visita de Houtman a Bantén, en Java, se aprestó una armada portuguesa para castigar o, al menos, presionar al reino javanés por haberlo recibido.⁴ Sin embargo, la armada, que partió de Goa (en la India), la capital portuguesa en Asia, sufrió una humillante derrota por parte de los javaneses en Bantén.

La continuación de las expediciones neerlandesas al archipiélago malasio-indonesio condujo a que se aprestase una nueva expedición portuguesa a la región, comandada por André Furtado de Mendonça, que partió de Goa en 1601.⁵ Al llegar a Bantén, la armada de André Furtado se enfrentó con una flota neerlandesa de menos navíos pero no consiguió derrotarla. No está claro si el abandono del desembarco que estaba previsto en Bantén se debió al recelo suscitado por los norte-europeos o al hecho de que la armada había sido arrastrada durante los combates más allá del punto de retorno posible al puerto. Sea como fuere, el resultado fue que, en contra de los planes originales, se optó por proseguir a Ambon y Maluku, en Indonesia oriental. Los pequeños archipiélagos de Ambon y Maluku eran, en la época, los únicos lugares del mundo donde crecía el clavo, una de las especias raras buscadas por los neerlandeses en Asia. El *Estado da Índia* tenía dos fortalezas en la región y el objetivo de André Furtado consistía en hacer frente allí a los norte-europeos y a quienes los recibiesen. Sin embargo, no encontró rastro de los neerlandeses ni en Ambon ni en Maluku y, así, tuvo las manos libres para reprimir a quienes antes los había acogido. No obstante, la operación se saldó con un fracaso debido, por un lado, a la resistencia encontrada y, por otro, a las dificultades logísticas que afectaron a la expedición desde el principio y que se incrementaron debido a su imprevista prolongación en aquella lejana región. Falto de provisiones, André Furtado solicitó refuerzos desde Ambon a Malaca –la principal posición portuguesa al este de Ceilán, en la península malasia– y a Manila. Obtuvo mejor respuesta de esta última, que le envió mantenimientos y un contingente de doscientos hombres. Con estos refuerzos y con sus hombres, cercó a Ternate, en Maluku, durante ocho meses, pero después levantó el sitio con el pretexto de escasez de municiones para permanecer más tiempo, tras lo cual se retiró de la región sin haber conseguido nada duradero (COLÍN, 1904: 348-53).

Los misioneros jesuitas en Maluku y Ambon comprendieron que el fracaso de André Furtado en la región difícilmente podría ser remediado y, en una carta enviada a Roma, Luís Fernandes, superior de la Compañía de Jesús en Ambon, sometió a consideración que se evacuase la misión (JACOBS, 1980: 626-9). Los sucesos posteriores le darían la razón: el *Estado da Índia* no hizo nada más

3 Usamos el término «Molucas» para designar el conjunto de archipiélagos de Indonesia Oriental productores de especias raras, es decir, Maluku y Ambón, productores de clavo, y Banda, productor de nuez moscada y macis.

4 Sobre la expedición de Lourenço de Brito, véanse RIVARA, 1876: 50-1; COUTO, 1788: 47-58, 89-93; ROUFFAER e IJZERMAN, 1915-1929, III: 45-6; KEUNING, 1938-1949, I: 40-2, II: 37-8, V-1: 92; PINTO, 1997: 116-7.

5 Sobre la expedición de André Furtado, véanse BOXER y VASCONCELOS, 1955: 117-22, 165-71; COLÍN, 1904: 344-5, 348-53; JACOBS, 1980: 551-71; MOREE, 2001: 63-133, 148-52; COOLHAAS, 1965: 466-92.

después para defender Ambon, en 1605 la fortaleza portuguesa en el archipiélago cayó fácilmente en manos de los neerlandeses y los portugueses no intentaron nunca recuperarla. Tidore, en Maluku, fue conquistada el mismo año y, si no sufrió el mismo destino, fue porque los castellanos de Filipinas intervinieron reconquistándola e instalándose en Maluku, donde consiguieron mantener la presencia oficial ibérica durante algunas décadas más. Con ello, vinieron a dar la razón a un jesuita italiano de la misión de Ambon, Lorenzo Masonio, que, en 1600, mantuvo que cualquier empresa militar en la región debía hacerse desde Manila y no desde Goa, ya que de Manila hasta allí había sólo un mes de viaje y de Goa un año (JACOBS, 1980: 490-1). Ello facilitaría no sólo la empresa, sino también su reabastecimiento posterior. Que el único apoyo significativo a André Furtado haya llegado por esa vía demuestra el acierto de la observación, como también lo demuestra la historia anterior de las iniciativas militares ibéricas en la zona desde 1580, casi todas protagonizadas por Manila, sin intervención de las distantes e impotentes o desinteresadas Goa y Malaca (JACOBS, 1980: 7*-8*).

La intervención castellana en Maluku involucró directamente a las Filipinas en la guerra contra la VOC, contra la cual el *Estado da Índia*, más afectado, había sido hasta entonces más activo. Una vez más, conviene enmarcar los conflictos entre castellanos y neerlandeses en el contexto general de las guerras de la VOC contra los ibéricos en general. La fundación de una única compañía de las Indias Orientales abrió el camino para la escalada del conflicto entre los neerlandeses y la Monarquía Hispánica en Asia. Además de la combinación de fuerzas y del aumento de escala que implicó la unión de las compañías preexistentes, la VOC contó, desde el principio, con un capital más duradero que sus predecesoras, que en 1612 se convirtió en un verdadero capital permanente (tengamos en cuenta que la congénere y rival inglesa de la VOC, la *East India Company*, fundada en 1600, no se dotó de un capital permanente comparable hasta 1657).⁶ Ambos aspectos le permitieron, desde luego, una capacidad potencial de militarización que no estaba al alcance de las compañías que la habían precedido.

En marzo de 1603, los Estados Generales de las Provincias Unidas recomendaron a la VOC que enviase menos embarcaciones a Oriente pero integradas en flotas mayores y bien pertrechadas con gente y armamento, de modo que pudiesen no sólo comerciar libremente, sino también infligir daños a los enemigos ibéricos y proteger a los socios comerciales (RIJPERMAN, 1950: 625-6). Fue exactamente lo que sucedió a partir de 1602. La primera flota expedida para Asia después de la fundación de la compañía no fue aprestada inicialmente por la VOC y no indicaba todavía claramente lo que sería la militarización posterior de su política, a pesar de la libertad que tuvieron los navíos para dedicarse al corso. Sin embargo, a partir de la segunda, todas las flotas tuvieron objetivos militares declarados, además de comerciales. Las instrucciones de la segunda flota dividían estos objetivos militares en tres regiones: las Molucas, donde preveían la conquista de fortalezas del *Estado da Índia* en colaboración con el sultanato de

⁶ En principio, se preveía que el capital de casi seis millones y medio de florines conseguido inicialmente por la VOC sería devuelto a los accionistas en 1612 por medio del pago de dividendos. No obstante, se decidió no hacerlo y transformarlo en capital permanente. GAASTRA, 2002B: 56-7; MARSHALL, 1998: 268.

Ternate; el Estrecho de Malaca, donde ordenaban que se intentase tomar Malaca en colaboración con el sultanato de Johor, y el Índico occidental, donde disponían atacar la navegación euroasiática e intra-asiática lusa y firmar alianzas con los enemigos locales de los portugueses en la costa occidental de la India (TIELE, 1883: 258-64).

En estas tres regiones de Asia, objetivos militares iniciales de la VOC, el balance de su actuación varió en cada caso. En las Molucas, tomó las dos frágiles y aisladas fortalezas portuguesas de Ambon y Tidore en 1605 (COMMELIN, 1646, relato I: 35-9; TIELE, 1883: 281-92, 337-8; JONGE, 1865: 188-98). Ello supuso para la compañía la adquisición de sus primeras posiciones fortificadas, lo que la fijó de inmediato y de forma duradera en la región, cuyo clavo necesitaba. La oposición europea que encontró allí vino, no de los portugueses, sino de los castellanos de Filipinas. De hecho, quien se encargó de la ofensiva contra la VOC en el área fue Manila, que reconquistó Tidore y arrastró así a los neerlandeses a una larga y costosa guerra de desgaste en Maluku que limitó en parte su capacidad ofensiva contra los portugueses en Occidente, ya fuese en el Estrecho de Malaca, ya en el Índico occidental. Para efectos prácticos, el *Estado da Índia* no regresó a la zona y, en lo que a conflictos luso-neerlandeses se refiere, las Molucas dejaron de contar después de 1605.⁷

Por el contrario, en el Estrecho de Malaca y en el Índico occidental, los neerlandeses, a pesar de los serios daños y de los efectos ciertamente muy intimidatorios de una serie de incursiones navales en 1604-1608 –dos en el Estrecho (1606 y 1608) y tres en el Índico occidental (1604, 1607 y 1608)– terminaron la década sólo con una factoría que acababa de cerrar en Guyarat, en la India occidental, y con otra a punto de cerrar en Johor, en la península malasia (TERPSTRA, 1918: 16-34; BORSCHBERG, 2004a). En la década siguiente, ello permitió que, con el *Estado da Índia* apartado de las Molucas, por un lado, y con el Índico occidental y el Estrecho de Malaca temporariamente en la periferia de los intereses de la VOC, por otro, se asistiese a una fase de relativa calma en el conflicto luso-neerlandés en Asia, después de la escalada y alta intensidad del período 1602-1609. A primera vista, esta calma podría atribuirse a la llamada Tregua de los Doce Años, la tregua hispano-neerlandesa vigente entre 1609 y 1621 (MURTEIRA, 2012). Sin embargo, la continuación de los conflictos entre los castellanos y la VOC, que no experimentaron calma alguna, demuestra que no fue así.

⁷ El fuerte de Tidore no volvió nunca más a formar parte del *Estado da Índia*. Puede incluso decirse que la humillación que las pérdidas de Ambon y Tidore representaron para el Reino de Portugal en el marco de la Monarquía Católica se vio incrementada, y no disminuida, por el hecho de que Tidore fuese reconquistada desde las Filipinas. En términos jurisdiccionales, la presencia castellana en la zona presentaba ciertos problemas, pues en teoría se trataba de un área reservada al Reino de Portugal. El Consejo de Portugal y el Consejo de la India, también portugués, pidieron por ello a Felipe III la entrega al *Estado da Índia* de las plazas castellanas en la región, lo que fue negado (el rey tuvo, sin embargo, el cuidado de rechazar asimismo la apertura oficial de la región al comercio con Manila y, a través de ella, con Nueva España). La reconquista inauguró, por el contrario, una presencia castellana que duraría décadas en Maluku, centrada en las islas de Tidore y Ternate, donde coexistió en proximidad y combatió a los neerlandeses. LUZ, 1952: 163-7; VALLADARES, 2001: 20-5; CENTENERO DE ARCE y TERRASA LOZANO, 2008: 312-4.

3. 1609-1619

En 1609, los navíos neerlandeses habían regresado a Filipinas. Como con van Noort en 1600, les volvió a ir mal. Una expedición comandada por François Wittert recorrió el archipiélago durante meses en busca de presas y capturó varias embarcaciones (SLOOS, 1898: 22-5). Sin embargo, en abril de 1610, una armada castellana la atacó, le tomó dos navíos y le hundió otro. El comandante falleció y sólo un navío pequeño logró salvarse. Tengamos en cuenta que el enfrentamiento se produjo cuando, teóricamente, la tregua ya debía haber entrado en vigor en Asia. Ello no auguraba nada bueno sobre su aplicación efectiva. Según la versión neerlandesa, la VOC nunca logró acordar su reconocimiento con las autoridades castellanas de Maluku –la región donde ibéricos y neerlandeses coexistían más de cerca– lo que provocó que nunca llegase a entrar en vigor de hecho en Asia (JONGE, 1865: 380-1; WARNSINCK, 1943, I: 125-7). Los dirigentes de la VOC en Asia basaron en este supuesto rechazo su decisión de proseguir la guerra tanto ofensiva como defensiva contra los ibéricos y, aparentemente, fueron secundados en esta decisión por la dirección de la compañía en Europa a partir de agosto de 1612 (JONGE, 1865: 381; RIETBERGEN, 1987, II: 344; VEEN, 2000: 189). En 1613, la resolución se tradujo en el reinicio de la guerra de conquista contra la Monarquía Hispánica por parte de la VOC, con la toma de cuatro fuertes castellanos en Maluku (tres en Tidore y otro en Ternate) (RIETBERGEN, 1987, I: 99–101, II: 348–51).

En este ambiente de hostilidades renovadas se organizó en Manila la gran expedición de Juan de Silva.⁸ Organizada por el entonces gobernador de Filipinas Juan de Silva, se parecía en magnitud a las grandes expediciones navales portuguesas de André Furtado de Mendonça y, sobre todo, del virrey don Martim Afonso de Castro (1606) de la primera década del siglo. Ya vimos antes cuál fue el destino de la expedición de André Furtado. Por su parte, la de don Martim, enviada en 1606 al sudeste de Asia para hacer frente a los neerlandeses, sufrió una aplastante derrota en Malaca, donde una escuadra de la VOC comandada por Cornelis Matelieff le destruyó nueve naos y galeones.⁹ Poco después, la muerte del virrey debido a una enfermedad contribuyó a que lo que quedaba de la armada no hiciese nada más digno de mención.

Gracias a una fuerte dosis de voluntarismo, Juan de Silva consiguió organizar una armada castellana comparable a la del virrey portugués –tan voluntarista como él– de 1606. El objetivo de la empresa era, como en 1606, resolver el «problema neerlandés» de la Monarquía Hispánica en Asia infligiendo a la VOC una derrota lo más contundente posible. Una parte importante del plan consistía en garantizar una considerable colaboración lusa. Con respecto a esta cuestión, el gran esfuerzo castellano no se correspondió con otro similar por parte de los portugueses. En 1615, se envió desde Goa una escuadra de cuatro galeones para reunirse con la gran armada que el gobernador de Filipinas preparaba en Manila (PATO, 1893: 63; BORSCHBERG, 2004b: 47-9). Aunque los cuatro galeones no fuesen de

⁸ Para la historia de esta armada, véase Borschberg, 2004b.

⁹ Sobre la expedición de don Martim, véase BOXER y VASCONCELOS, 1955: 131-4, 137-45, 147-52; PINTO, 1997: 293-7; RIVARA, 1876: 171-2, 193-5, 199-200; COMMELIN, 1646, relato II: 27–49; JONGE, 1865: 218-21.

despreciar, no eran un contingente comparable ni a la armada castellana ni a las armadas previas de André Furtado y don Martim. Además, los cuatro galeones se perdieron antes de que consiguieran reunirse con los castellanos: en dos combates en Malaca, un galeón fue destruido por una escuadra del sultanato de Aceh y los otros tres por una escuadra de la VOC comandada por Steven van der Hagen.

La armada de Juan de Silva llegó al Estrecho de Malaca en febrero de 1616. Cambiando de dirección para despistar a los neerlandeses, partió de Manila no para Maluku –que parecía ser el destino de la expedición– sino para Malaca, fuera de la época recomendada para la jornada (BORSCHBERG, 2004b). El modo en que el gobernador partió de Manila, sordo a las súplicas de los poderes locales para que no dejase la ciudad desprotegida, recuerda, una vez más, el modo en que don Martim Afonso de Castro partió en 1606 de Goa, a pesar de súplicas en contra semejantes. Esto podría ser considerado un mal presagio. De hecho, Juan de Silva pudo haber tenido éxito en engañar a los neerlandeses, garantizando la llegada imprevista a Malaca, pero las ganancias potenciales de la maniobra se esfumaron con la destrucción de los galeones enviados desde Goa para unirse a él. Llegó a la plaza luso-malasia en marzo de 1616, después de detenerse en Johor para castigar al sultanato por sus relaciones cercanas con la VOC. Sabiendo que ninguna fuerza naval portuguesa le aguardaba ya, escribió a Goa solicitando urgentemente auxilio y decidió no intentar nada contra los neerlandeses hasta que llegase ese socorro. Menos de un mes después de arribar, murió, con mucha gente de la armada, víctima del ambiente insalubre de Malaca, como había sucedido con don Martim Afonso de Castro y muchos de sus hombres. Sin jefe, sin una fuerza naval aliada y con los efectivos atacados por la enfermedad, los castellanos volvieron a principios de mayo a Manila sin haber intentado nada contra la VOC.

1616 fue también el año en que la VOC retomó las expediciones a Manila, después del desastre de Wittert en 1609-1610. Esta vez, la iniciativa tuvo más continuidad, pues, desde entonces hasta el final de la década, la compañía envió escuadras a Filipinas casi todos los años, bloqueando repetidas veces Manila, más que ningún otro puerto del *Estado da Índia* (SLOOS, 1898: 35-101).

Por lo tanto, la relativa calma en las relaciones luso-neerlandesas en Asia durante la segunda década del siglo XVII no se correspondió con una calma semejante en las relaciones castellano-neerlandesas. Por ello, debe interpretarse a la luz de las prioridades regionales de las dos partes. La primera década del siglo XVII fue para la VOC una época de experimentación y de clarificación de prioridades, pero en la segunda, cuando su política de fuerza en el archipiélago malasio-indonesio hubo de hacer frente a la resistencia tanto de los pueblos locales como de los castellanos y, también, de los ingleses, tuvo que concentrar sus recursos en las regiones que le resultaban prioritarias: los pequeños archipiélagos de Indonesia oriental productores de especias raras –Maluku, Ambon y Banda– y el noroeste de Java, donde en 1619 fundó su capital, Batavia, en contra de la oposición de los javaneses locales y de los ingleses (WINIUS y BLUSSÉ, 2001; GAASTRA, 2002a: 39-46, 56). En estas regiones, los portugueses, desde su expulsión de Tidore y de Ambon en 1605, no constituían una amenaza, a diferencia de los castellanos de Filipinas, por un lado, y de la *East India Company* inglesa, por otro,

que, en este período, fueron claramente los enemigos europeos más importantes de la compañía, mucho más que el *Estado da Índia*: los castellanos en Maluku y los ingleses sobre todo en Banda, donde fueron los principales opositores a las medidas monopolistas neerlandesas hasta que una alianza acordada en Europa en 1619 puso fin a las hostilidades (LOTH, 1995: 709-22).

En este período, las Filipinas fueron, sin duda, la región en que la VOC estuvo militarmente más presente fuera del archipiélago malasio-indonesio, a través de acciones de bloqueo naval que, además de permitir practicar el corso contra la navegación china hacia Manila, pretendían también servir a los intereses de la compañía en las Molucas y en China pues buscaban, por un lado, dificultar el abastecimiento de las posiciones castellanas en Maluku y, por otro, perturbar el comercio chino con Manila, que los neerlandeses deseaban atraer a sus posiciones (WARNSINCK, 1943, I: 127-8; RIETBERGEN, 1987, II: 262-3; COLENBRANDER, 1919, 86-7). A este respecto, anuncian su intervención en el Mar del Sur de China que, en la década de 1620, se sumó al archipiélago malasio-indonesio como región prioritaria para la VOC (WINIUS y BLUSSÉ, 2001; GAASTRA, 2002a: 39-46, 56).

Estas opciones regionales supusieron una presencia menos «dramática» de la compañía en dos áreas donde las incursiones neerlandesas habían amenazado más a los portugueses en la primera década del siglo XVII: el Índico occidental y el Estrecho de Malaca (especialmente el Índico occidental). Por su parte, el *Estado da Índia* no reavivó la serie de expediciones al sudeste de Asia de 1597-1606. Lo máximo que consiguió fue enviar, en 1615, cuatro galeones para unirse en Malaca a la gran armada castellana aprestada por Juan de Silva, con el desenlace que ya conocemos.

4. 1619-1624

La tercera década de siglo XVII se inició con una nueva amenaza contra la presencia ibérica en Asia: el llamado tratado de defensa, celebrado en 1619 entre las compañías de las Indias orientales inglesa y neerlandesa. Fundadas ambas a principios del siglo, la VOC y la *East India Company* eran competidoras naturales. No obstante, la renuencia de la Monarquía Hispánica a aceptar su derecho a comerciar en Asia también hacía de ellas aliadas potenciales, por el interés en unir fuerzas contra la oposición ibérica. La posibilidad fue debatida en dos conferencias anglo-neerlandesas infructíferas, realizadas en 1613 y 1615 (LOTH, 1995: 709-22; ITTERSUM, 2006: 372-95). Junto a la común amenaza ibérica, las conferencias fueron convocadas para intentar salvar las dos compañías de la amenaza más inmediata del conflicto que comenzaba a enfrentarlas en las Molucas. Allí, la VOC, después de expulsar a los portugueses, decidió, irónicamente, resucitar las antiguas reivindicaciones de monopsonio del *Estado da Índia*. Así, reclamaba el derecho de impedir a otros el acceso a las especierías de Indonesia oriental para desagrado inevitable de los ingleses. El fracaso en resolver la disputa en las conversaciones de 1613 y 1615 acabó por impulsar a las dos organizaciones a una guerra abierta en el sudeste de Asia a partir de 1617.

Las relaciones sólo se compusieron en Europa en 1619, con la firma del tratado de defensa. Cuando la noticia llegó a Asia, al año siguiente, las dos compañías guerreaban con ímpetu y la noticia de la paz irritó sobremanera al alto mando neerlandés. El tratado disponía que la VOC y la *East India Company* pasarían a compartir el comercio de las especias de las Molucas y de la pimienta de Java y de otros lugares (JONGE, 1869: CXXIV-CXXVI; LOTH, 1995: 722). Y, lo que es más importante para lo que nos interesa, establecía la obligación de cada compañía de contribuir con diez grandes navíos redondos para una escuadra común destinada a hacer frente a portugueses y castellanos en Asia. Finalmente, la escuadra se formó con dos contingentes separados: el primero, formado ya en 1620, se creó para actuar en Asia oriental contra la navegación entre China y las Filipinas y entre Macau –posición portuguesa en China– y Japón, lo que hizo hasta 1622; el segundo, constituido en 1621, se armó para operar en el extremo opuesto de los mares asiáticos, en el Índico occidental, para atacar la navegación entre Portugal y la India, en lo que se ocupó hasta 1623.

En mayo de 1620, los diez navíos destacados para la escuadra de defensa de Asia oriental – cinco de cada compañía – comenzaron a partir de Batavia rumbo a Japón.¹⁰ Este contingente naval anglo-neerlandés se estableció durante sus dos años de actividad en el archipiélago nipón desde donde salió para dos incursiones en Filipinas en 1621 y 1622. En la primera, se mantuvo frente a Manila hasta mediados de junio y capturó cinco juncos chinos y un botín oficial de 126.000 florines a dividir entre las dos compañías. Más tarde, como en 1620, la escuadra se mantuvo en Japón durante la mayor parte de la segunda mitad de 1621.

En diciembre, la mayor parte de los navíos partieron de nuevo hacia Manila, donde permanecieron hasta finales de mayo de 1622 (COLENBRANDER, 1919, 769-71). Esta vez capturaron por lo menos once juncos, además de algunas embarcaciones menores. El botín conseguido fue bastante mayor que el del año anterior: casi 525.000 florines (a dividir entre las dos compañías). Cuatro velas regresaron a Japón por la vía de la costa china, donde se unieron a un gran contingente naval neerlandés expedido de Batavia para intentar establecer un enclave de la VOC en China. Al final de dos complicados años, esta fuerza, tras fracasar en la conquista de Macau, terminó por establecer las bases del enclave de la compañía en Taiwan, frente a Fujian, como veremos a continuación. Los neerlandeses mantuvieron cuidadosamente a los ingleses apartados de la empresa y la colaboración anglo-neerlandesa en Asia oriental no duró mucho más: en Japón, los oficiales de la *East India Company*, en vez de preparar una tercera expedición a Filipinas, evacuaron su factoría en el archipiélago nipón y partieron con todos los navíos para Batavia, poniendo así fin a las actividades de la primera escuadra conjunta de las dos compañías. La incapacidad de los ingleses para mantener la paridad de gastos acordada y alguna mala voluntad heredada de los choques anteriores entre las compañías minó la alianza que no duró más de cuatro años pues las actividades de la escuadra del Índico occidental terminaron también en 1623 (MURTEIRA, 2008).

Hay que referir brevemente el fracasado ataque neerlandés a Macau en 1622, antes mencionado (BOXER, 1948: 72-92; BLUSSÉ y MOOR, 1983: 208-11). Fue llevado

¹⁰ En general, sobre esta expedición, véase DYKE, 2003: 61-81.

a cabo por una expedición enviada desde Batavia con el propósito de establecer un enclave en la China, objetivo considerado prioritario entonces por la VOC. La única duda era la región en la que se debía instalar: Guangdong – donde la opción lógica sería tomar Macau – o Fujian, la provincia oriental lindante. El gobernador general Coen dio al comandante de la expedición libertad para elegir, aunque consideraba que la fuerza era insuficiente para tomar Macau (COLENBRANDER, 1919, 725). La conocida derrota neerlandesa de mayo de 1622 le dio la razón y decidió a la VOC por Fujian adonde la expedición se dirigió después. Allí, tras un pulso de dos años con la administración imperial, la compañía acabó instalándose en la isla de enfrente, Taiwan –una región aún entonces fuera de la jurisdicción china– donde permaneció casi cuatro décadas (ANDRADE, 2008; BORAO, 2009).

La instalación de los neerlandeses en Taiwan fue importante para Filipinas, pues liberó un poco a Manila de la presión de los bloqueos de la VOC que la compañía llevaba a cabo regularmente desde 1616, en parte con el objetivo, a través del corso, de acceder a los productos chinos cuyo mercado le estaba vedado. Además, como es sabido, estuvo en el origen del efímero establecimiento castellano en Taiwan, concebido como un modo de hacer frente a la presencia neerlandesa en la isla.

5. CONCLUSIÓN

Si se puede extraer una conclusión de esta visión de conjunto de la guerra ibero-neerlandesa en Asia en el primer cuarto del siglo XVII esta es que, como ha señalado la historiografía neerlandesa, las áreas principales del conflicto fueron determinadas, sobre todo, por las prioridades regionales de la VOC. El archipiélago malasio-indonesio fue, desde el principio, su zona principal de actuación pues allí se encontraban la mayoría de las especias que venía a buscar desde Europa. No obstante, en la primera década del siglo XVII hizo algunos intentos de intervenir también contra los portugueses en el Índico occidental, donde mandó tres expediciones (1604, 1607 y 1608), y en el Estrecho de Malaca, donde envió dos (1606 y 1608). Estas veleidades tuvieron su equivalente en los intentos portugueses de impedir el establecimiento de los neerlandeses en el archipiélago malasio-indonesio a través de tres expediciones fracasadas a la región (1597, 1601-1603 y 1606). Ninguno de estos dos conjuntos de expediciones tuvo continuidad en la década siguiente, lo que contribuyó a la relativa calma del conflicto luso-neerlandés en el período.

Con las conquistas de Ambon y Tidore en el archipiélago malasio-indonesio por parte de la compañía (1605), los portugueses fueron expulsados de una región clave, productora de especias raras, que era prioritaria para la VOC. Quienes ocuparon allí su lugar fueron los castellanos de Filipinas, que reconquistaron Tidore y se establecieron en Maluku, donde durante décadas llevaron a cabo una guerra de desgaste contra las posiciones vecinas de la compañía. De ahí que, en la segunda década del siglo, se mantuviese activo el conflicto entre la VOC y los castellanos, a diferencia de lo que sucedía con los portugueses. No sólo en Maluku,

sino también en las propias Filipinas que, en la segunda mitad de la década, sufrieron frecuentes incursiones de las escuadras de la compañía (acompañadas después, en 1621-1622, por los navíos de la *East India Company* inglesa). Y no sólo, tengámoslo en cuenta, como mera extensión del conflicto de Maluku. A medida que se consolidaba su situación en el archipiélago malasio-indonesio, la compañía fue eligiendo como nueva prioridad regional la adquisición de un enclave en China. Sin embargo, allí tuvo que hacer frente a la tenaz resistencia del Imperio del Medio. Hasta que no la venció, el corso en Filipinas contra la navegación que unía el archipiélago con la costa china le fue asegurando el acceso a algunos productos del codiciado mercado chino. Por ello, el establecimiento de la VOC en Taiwan supuso un relativo alivio tanto para las Filipinas como para el enclave portugués de Macau, en China, atacado por los neerlandeses en 1622.

Para la VOC, el Índico sólo adquirió una importancia semejante al archipiélago malasio-indonesio y al Mar de la China en la década de 1630. Sólo entonces el *Estado da Índia* –que tenía la mayoría de sus territorios en la zona– sufrió una ofensiva neerlandesa continua a gran escala. En el futuro, tal ofensiva ocasionó la pérdida de todas las posiciones portuguesas en Ceilán y en las costas del sudeste y sudoeste de la India, lo que provocó una considerable reducción de la extensión del otrora vasto imperio marítimo portugués en Asia.

6. REFERENCIAS

- ANDRADE, T. (2008): *How Taiwan Became Chinese: Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*, Columbia University Press, New York.
- ANDREWS, K.R. (1984): *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge University Press, Cambridge.
- BLUSSÉ, L.; MOOR, J. DE (1983): *Nederlanders overzee: De eerste vijftig jaar, 1600-1650*, T. Wever, Franeker.
- BORAO, J. E. (2009), *The Spanish Experience in Taiwan 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavour*, Hong Kong University Press, Hong Kong.
- BORSCHBERG, P. (2004a): «Luso-Johor-Dutch Relations in the Straits of Malacca and Singapore, c. 1600-1623», *Itinerario*, 28 (02): 15-43.
- BORSCHBERG, P. (2004b): «Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-operation: The Armada of Philippine Governor Juan de Silva in the Straits of Singapore, 1616», en Peter BORSCHBERG (ed.), *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, Harrassowitz Verlag-Fundação Oriente, Wiesbaden-Lisboa: 35-62.
- BOXER, C.R. (1948): *Fidalgos in the Far East, 1550-1770*, Martinus Nijhoff, The Hague.
- BOXER, C.R.; FRAZÃO DE VASCONCELOS, J.A. (1955): *André Furtado de Mendonça, 1558-1610*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa.
- CENTENERO DE ARCE, D.; TERRASA LOZANO, A. (2008): «El sudeste asiático en las políticas de la Monarquía Católica. Conflictos luso-castellanos entre 1580-1621», *Anais de História de Além-Mar*, 9: 289-332.

- COLENBRANDER, H.T., ed. (1919): *Jan Pietersz. Coen: bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, vol. I, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- COLÍN, F. (1904): *Labor evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas*, Pablo Pastells (ed.), Imprenta y Litografía de Henrich y Compañía, Barcelona.
- COMMELIN, I., ed. (1646): *Begin ende voortganch van de Nederlantsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie...*, vol. II, Amsterdam.
- COOLHAAS, W.P. (ed.) (1965): «Een bron van het historische gedeelte van Hugo de Groot's *De Jure Praedae*», *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 79: 415-540.
- COUTO, D. DO (1788): *Da Ásia de Diogo do Couto. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento dos mares e terras do Oriente*. vol. XII, Regia Officina Typografica, Lisboa.
- DYKE, P. VAN (2003): «The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan», en L. BLUSSÉ (ed.), *Around and about Formosa: Essays in Honor of Professor Ts' ao Yung-ho*, Ts' ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, Taipei: 61-81.
- GAASTRA, F.S. (2002a): *De geschiedenis van de VOC*, Walburg Pers, Zutphen.
- GAASTRA, F.S. (2002b): «Succesvol ondernemerschap, falend bestuur? Het beleid van de bewindhebbers van de VOC», en L. Blussé y I. Ooms (eds.), *Kennis en compagnie: de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de moderne wetenschap*, Uitgeverij Balans, Amsterdam: 55-70.
- HOOGENBERK, H. (1940): *De rechtsvoorschriften voor de vaart op Oost-Indië, 1595-1620*, Kemink en Zoon, Utrecht.
- IJZERMAN, J.W. (ed.) (1926): *De reis om de wereld door Olivier van Noort, 1598-1601*, 2 vols., Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- ITTERSUM, M.J. VAN (2006): *Profit and Principle. Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies, 1595-1615*, Brill, Leiden.
- JACOBS, H. (ed.) (1980): *Documenta Malucensia*, vol. II, Jesuit Historical Institute, Rome.
- JONGE, J.K.J. DE, ed. (1865): *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië (1595-1610): verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-Koloniaal Archief*, vol. III, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- JONGE, J.K.J. DE, ed. (1869): *De opkomst van het Nederlandsch gezag over Java: verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-koloniaal archief*, vol. I, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- KEUNING, J., ed. (1938-1949): *De tweede schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598-1600*, 5 vols., Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- LOTH, V.C. (1995): «Armed Incidents and Unpaid Bills: Anglo-Dutch Rivalry in the Banda Islands in the Seventeenth Century», *Modern Asian Studies*, 29 (4): 705-40.
- LUZ, F.M. DA (1952): *O Conselho da India: contributo ao estudo da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa.

- MARSHALL, P.J. (1998): «The English in Asia to 1700», en N.P. CANNY (ed.), *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, Oxford University Press, Oxford: 264-85
- MOREE, P., ed. (2001): *Dodo's en galjoenen - de reis van het schip Gelderland naar Oost-Indie, 1601-1603*, Walburg Pers, Zutphen.
- MURTEIRA, A. (2008): «Ingleses e neerlandeses contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1621-1623», *Oriente*, 19: 3-26.
- MURTEIRA, A. (2012): «El impacto de la Tregua de los Doce Años en los dominios ultramarinos portugueses», en B.J. GARCÍA GARCÍA, M. HERRERO SÁNCHEZ y A. HUGON (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años en la Europa de los pacificadores (1598-1618)*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid: 275-93.
- PATO, R.A. DE B., ed. (1893): *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. IV, Typographia da Academia Real das Sciencias, Lisboa.
- PINTO, Paulo Jorge Sousa (1997): *Portugueses e malaio: Malaca e os sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, Lisboa.
- RIETBERGEN, P.J.A.N., ed. (1987): *De eerste landvoogd Pieter Both, 1568-1615: Gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, 1609-1614*, 2 vols., Walburg Pers, Zutphen.
- RIJPERMAN, H.P.P., ed. (1950): *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*, vol. XII, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- RIVARA, J.H. DA C., ed. (1876): *Arquivo portuguez oriental*, vol. I-2, Imprensa Nacional, Nova Goa.
- ROUFFAER, G.P.; IJZERMAN, J.W., eds. (1915-1929): *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597: journalen, documenten en andere bescheiden*, 3 vols., Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- SLOOS, D.A. (1898): *De Nederlanders in de Philippijnsche wateren vóór 1626*, J.H. de Wit, Amsterdam.
- TERPSTRA, H. (1918): *De opkomst der westerkwartieren van de Oost-Indische compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- TIELE, P.A., ed. (1883): «Documenten voor de geschiedenis der Nederlanders in het Oosten», *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap*, 6: 222-376.
- VALLADARES, R. (2001): *Castilla y Portugal en Asia, 1580-1680: declive imperial y adaptación*, Leuven University Press, Leuven.
- VEEN, E. VAN (2000): *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Universiteit Leiden, Leiden.
- WARNSINCK, J.C.M., ed. (1943): *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen, 1614-1617*, 2 vols, Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage.
- WINIUS, G.D.; BLUSSÉ, L. (2001): «The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da India, 1601-1661», *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689*, Ashgate, Aldershot.

El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo XVIII: la política comercial china

Trade in The Philippines at the Turn of the 18th Century: The Commercial Policy of China

Antoni Picazo Muntaner
Universitat de les Illes Balears
Facultat de Filosofia i Lletres
<https://orcid.org/0000-0003-0089-8028>
a.picazo@uib.es

Recibido: 28/01/2019; Revisado: 15/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

A finales del siglo xvii los comerciantes de Filipinas detectaron un problema creciente: la calidad de las mercancías chinas había caído espectacularmente. Con esta investigación damos respuesta no solo al porqué de esa peculiaridad, sino también a las implementaciones que se intentaron aplicar. Para ello hemos profundizado en la documentación existente, especialmente en los expedientes de comercio de Filipinas con Nueva España y los correspondientes Cabildos abiertos que se realizaron para tal fin. El resultado podemos dividirlo en dos grupos de soluciones: las burocráticas y la búsqueda de nuevos mercados en los distintos puertos asiáticos.

Palabras clave: Comercio, crisis, China, Filipinas, siglo xviii.

Abstract

At the end of the 17th century merchants in the Philippines detected a growing problem: the quality of Chinese merchandise had fallen off dramatically. In this investigation, we offer both an explanation for this particular situation, but also the implementations that were attempted to address it. To do so, we have delved into existing documentation, in particular the trade records of the Philippines with New Spain and the corresponding open Cabildos that were set up for that purpose. The results can be divided into two groups of solutions: either bureaucratic ones or the search for new markets in other Asian ports.

Keywords: Trade, Crisis, China, Philippines, 18th Century.

1. EL COMERCIO DE FILIPINAS CON CHINA: LOS CAMBIOS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS DEL SIGLO XVII

A lo largo de los siglos xvii y xviii el comercio transpacífico realizado por el Galeón de Manila, tal y como en su momento lo evidenció Chaunu (1976), cobró una gran importancia¹ y, sin duda, generó una notable expansión económica. Pero en todo cambio hallamos problemas y desequilibrios que surgen de la implementación de nuevas formas y fórmulas, tanto mercantiles como sociales.

El tránsito del siglo xvii al xviii no sería fácil para los comerciantes manilenses que vieron como en menos de veinticinco años convergían numerosos problemas. Problemas a los que intentaron, con mayor o menor fortuna, buscar soluciones para evitar la ruina absoluta. Entre ellos quisiéramos subrayar la existencia de tres factores coyunturales que marcaron la dinámica económica, pero también política, de Filipinas a lo largo de esa época. El primero de ellos fue el bloqueo del mercado chino, y especialmente de Cantón, como consecuencia de su política interna, concretamente de la prohibición del comercio exterior dictada por la dinastía Qing. Esta resolución tuvo un fatídico resultado: la interrupción casi total del comercio, de ahí que «...en lo perteneciente a los tratos de barcos fuera del reino está la cosa muy apretada y no hay Mandarines que se atrevan...».² Esta crisis sólo se podía mitigar mediante el incremento del tráfico contractual con el Macao portugués, tal como lo dejó claro fray Buenaventura Ibáñez al afirmar que «...El trato de Cantón con Macao por tierra está muy corriente...»³ aconsejando a continuación que «...se trata de que también vayan allá barcos por la mar de continuo...».⁴ Sin embargo, la represión en el interior de China generaba miedos⁵ y

1 Existe una abundante bibliografía sobre el comercio transpacífico de Manila con Acapulco que podríamos dividir en tres grandes fases históricas. La primera se desarrolló desde la segunda mitad del siglo xix hasta principios del xx y estuvo configurada por unas narraciones basadas en el heroísmo hispánico y la religiosidad (Alonso Lallave, Belloc, Barrantes, Fulgoso...); la segunda arrancó con la obra de William L. Schurtz publicada en los años treinta, siendo uno de los primeros en analizar críticamente la aventura colonial hispánica en Filipinas desde una vertiente comercial; y la tercera, que se inició con la magna obra de Chaunu. A partir de éste último la historiografía ha presentado obras de sumo interés y novedosos campos de investigación y análisis. Las publicaciones de Carmen Yuste forjadora, en nuestra modesta opinión, de una verdadera escuela historiográfica continuaron el camino trazado por Chaunu. Pero también cabría hablar de otros autores que profundizan en ese mismo tema desde otras perspectivas analíticas, entre ellos Bernal, Molina, Calderón, Mazín, Menegus o Benítez. Desde otra área geográfica nos llegaron trabajos que nos recordaban que el comercio transpacífico no se limitó únicamente a Nueva España, como la obra de Iwasaki que estudió el contrato de Extremo Oriente con el Perú. A partir de la segunda mitad del siglo xx aparecieron nuevos enfoques en las relaciones sistémicas de toda el área del Pacífico, entre ellos los de Boxer. En los últimos años también surgieron obras que siguieron el camino trazado por Boxer de conexión sistémica y de relaciones portuarias lejos de la clásica percepción eurocentrista, tales como Gunder Frank, Barensen, Knaap, Sutherland, Kearney, Prakash, Chaudhuri, Blussé, Cheong, Keong, Vermeer... Finalmente cabe hablar de algunos autores españoles que han trabajado sobre la cuestión, entre ellos A.M. Prieto, P. Hidalgo, L. Alonso, A. García-Abásolo o I. Alva.

2 Archivo General de Indias, -AGI-, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Carta de Buenaventura Ibáñez, 20 de noviembre de 1683, fol. 1.

3 *Ibidem*.

4 *Ibidem*, fol. 1 v.

5 AGI, Filipinas, 28, N. 61. Carta de la ciudad de Manila: Diego de Palencia, Tomás García de Cárdenas, Juan de Mena Salazar, Hernando Ponce de Virués, Luis Castillo, Juan Urrutia de Vergara y Pedro

derivaba en un incremento extremo de la cautela mercantil «...Bien le consta a V.S^a la prohibición que está el comercio de este Reyno con los puertos circunvecinos por cuya causa van los chinos con mucha cautela...».⁶ Para eludir el caos en que el comercio se había precipitado se buscaron mercados alternativos, propagándose la red contractual hacia otros reinos. Esta expansión fue aprobada por la Real Orden el 23 de septiembre de 1690. En ella se refleja como la presencia mercantil hispana, además de Cantón y Macao, también se impulsó⁷ hacia los puertos de Camboya, Cochinchina, India, Siam y Japón.⁸ Comercio que, en ocasiones anteriores, había sido prohibido.⁹

El segundo de los problemas que tuvieron que superar los mercaderes de Manila fueron las continuas presiones, especialmente las generadas en la metrópoli, que perseguían la prohibición de la contratación sedera con China.¹⁰ Ciertamente, desde inicios del siglo XVII empezaron a aparecer memoriales,¹¹ como el de Juan Velázquez Madrilejos,¹² y discursos que lo atacaban, argumentando que generaba

Cauchela, sobre miseria de la tierra y necesidades que tienen, 1658. Manifestaban que, dada la gran crisis, apenas quedaban vecinos en Manila, y que ello aceleraba la decadencia pues los comerciantes de otras zonas (Siam, Macasar, Camboya...) no consideraban viajar hasta Manila. Una de las soluciones que demandaron era que liberalizasen la prohibición que tenían los mercaderes de México de invertir en el comercio de las islas.

6 AGI, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Carta de Buenaventura Ibáñez, 20 de noviembre de 1683, fol. 1 v.

7 Hacia 1687 el incremento comercial en el Mar del Sur también supuso la irrupción de la piratería europea en la zona, Vid. AGI, Patronato, 96. Expediente sobre la entrada de piratas en Portobelo, Darién y Mar del Sur. La piratería fue un problema constante en las aguas del Mar del Sur, como lo acreditan las continuas cartas de los gobernadores de Filipinas, entre estos documentos cabría citar las misivas de Juan de Vargas, Curucelaegui, Zabalburu, Fausto Cruzart... Entre ellas cabría remarcar las advertencias que el gobernador militar Alonso Abella envió a Curucelaegui para que, pese a las distintas paces que se habían firmado, continuasen estando alerta. AGI, Filipinas, 14, R.2, N.15. Carta de Abella Fuertes sobre reinos vecinos y piratas, 1690.

8 AGI, Filipinas, 332, L. 10, fols. 312-314. Real Cédula al maestre de campo Domingo de Zabalburu y Echaverri, gobernador de Filipinas, diciéndole la forma en que se han de hacer las evaluaciones y venta de las mercaderías de China y de otras naciones que comercian en aquellas islas, 1703.

9 AGI, Filipinas, 331, L.7, fols. 140-141vto. Real Cédula a Manuel de León, gobernador de Filipinas, ordenándole guardar lo despachado en otras cédulas sobre la prohibición de comercio con Cochinchina y abstenerse de navegar y comerciar con los holandeses por prohibirlo las cédulas y ordenanzas reales, salvo en casos de socorro por problemas en su navegación, 1675. AGI, Filipinas, 331, L.7, fols 28v-30r. Real Cédula a los oficiales de la Real Hacienda de Filipinas para que cobren del presidente y oidores de la Audiencia de Manila los 800 pesos en que han sido multados por haber dado licencia a un patache del reino de Bengala con portugueses y mercaderías prohibidas y reprendiéndoles por no haber cumplido su obligación de reconocer el patache e impedir la venta de mercaderías.

10 AGI, Filipinas, 332, L. 10, fol. 266-267. Normas para el comercio de Filipinas con Nueva España, 1702. La nueva normativa de restricción venía a complementar las que con anterioridad se habían dado. En ese sentido la Real Cédula limitó a tan solo dos navíos de 500 toneladas, aunque se aumentó ligeramente la capacidad de contratación mercantil, especialmente en el tornaviaje. Las novedades, una mayor vigilancia fiscal tanto en los puertos de salida como en los de llegada. AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. A pesar de las restricciones, los fraudes siguieron siendo constantes. Así lo dejó meridianamente claro el oidor de la Audiencia de México, Juan Díez de Bracamonte. AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. Real decreto a Andrés de Pez para que se vea en el Consejo la copia del decreto expedido al Consejo de Castilla prohibiendo la introducción y uso de tejidos de China en los dominios de Europa y África como ya lo están en los de América. Balsafin, 20 de junio de 1718, fols. 832r-833v.

11 Archivo General de Simancas -AGS-, PTR, L. 89, 298. Memorial del Reino pidiendo la prohibición de la importación de seda de China y Persia, 1617.

12 AGI, Filipinas, 40. N. 5. Razones de conveniencia que hay para que no se deba permitir, antes pro-

pérdidas muy notables entre los productores españoles y afectaba gravemente al comercio en el Atlántico. Además, los comentarios sobre las contrariedades que generaba la saca de plata y la consecuente ruina del reino, por ese mismo motivo se tornaron cada vez más generales y preocupantes, dada la presión ejercida. Debate que acabó en 1720 cuando Felipe V prohibió el comercio de seda con China vía Filipinas, lo que ocasionó un verdadero terremoto político-económico, pero también social, que precipitó, una elevado número de alegaciones¹³ y memoriales.

La tercera gran contrariedad a la que tuvieron que hacer frente, a partir de 1686, fue la de la pérdida de calidades provocadas por un cambio productivo en China. En 1703 las autoridades no dudaron en afirmar que los comerciantes chinos «...habían traído las haciendas falsas, faltas y de tal calidad que han sido dignas de ser quemadas, como se ha hecho...». ¹⁴ La débil respuesta inicial y la permisividad de las autoridades marcaron el futuro inmediato del comercio de Manila, que empezó a desviarse hacia otros puertos chinos, buscando nuevos géneros, y también hacia destinos más lejanos en demanda de artículos de mayor calidad. Este problema, que apareció a finales del xvii, perduró hasta la década de los años veinte del siglo xviii y entroncó con la prohibición de exportación sedera realizada por Felipe V. La actividad mercantil en esa nueva fase se basó, ciertamente, en una disminución contractual con Cantón, entre 1686 y 1689 solo se contrataron 95.000 pesos, y el aumento significativo con Amoy (Xiamen), que sobrepasó los 400.000 pesos. En cuanto a la gestión mercantil con otras áreas destacaríamos el incremento con Bantam (100.000 pesos), Siam (22.000 p.), Taiwán (40.000 p.) y la recuperación del tráfico con la India (126.000 p.).¹⁵

Una de las primeras consecuencias de ese cambio estructural en el comercio con China, que empezó lentamente en 1680 y que tendría un notable cambio en 1685, fue la disminución de productos de seda y el incremento de los de algodón de una forma muy intensa. Desde 1680 hasta 1685 la adquisición de productos de seda estaba bajo mínimos¹⁶ (entre 50 y 200 picos anuales); los de algodón, en cambio,

hibirse, la entrada de la seda de la China, y demás mercaderías de ella en las Indias y en estos reinos; y los daños e inconvenientes que se siguen de no prohibirse de todo punto, y de su contratación, 1628. 13 AGI, Filipinas, 206, N.1. Memorial Marcos Antonio de Verastegui, en nombre del Consulado de Cádiz, pidiendo duplicado de los despachos que prohíben los tejidos de seda de China, Consejo, 4 de marzo de 1721. Minuta de real cédula al Consulado de Cádiz participándole lo resuelto sobre la prohibición de tejidos de seda. Madrid, 14 de marzo de 1721. Memorial de Marcos Antonio de Verastegui, en nombre del Consulado de Cádiz, sobre haber llegado a Acapulco dos navíos de ropas de China a pesar de la prohibición, pidiendo se hagan quemar públicamente. Memorial de Juan Bautista Uzardi, en nombre de la ciudad de Manila, pidiendo que se suspenda la aplicación de la cédula de 27 de octubre de 1720 que prohíbe el comercio de Filipinas de tejidos de seda, oro y plata hasta que se oiga a dos diputados de la ciudad que vienen a la corte. Consejo, 9 de junio de 1722.

¹⁴ AGI, Filipinas, 128, N. 8. Carta de Domingo de Zabalburu sobre géneros chinos, 1703.

¹⁵ AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

¹⁶ Las autoridades intentaron desarrollar la producción sedera en Filipinas, para ello se enviaron a una serie de emisarios para buscar la codiciada «simiente». AGI, Filipinas, 24, R. 4, N. 27. Expediente sobre comercio con Macao. En este largo informe aparece la carta fechada en FoNing el 7 de enero de 1682 del dominico fray Manuel Trigueros a Juan de Vargas en la que le expresa no solo que está aprendiendo chino, sino que en un próximo correo le remitirá la «simiente de la seda». No era la primera vez que se intentó. Para prevenir la exportación de plata la Corte intentó realizar algunos cambios e innovaciones. Vid. AGI, Filipinas, 329, L. 2, fols.128r.-128v. Orden para enviar a España semilla de seda de la China, pues según los informes obtenidos se sabía de la existencia «...de una semilla de seda que

ascendieron de 500 a 2.000 fardos. Pero el cambio más significativo lo hallamos en 1685 cuando el algodón sufrió un aumento espectacular, concretamente se pasó de los 987 fardos de 1684 a los 37.000 de ese año.¹⁷

En el primer cuarto del siglo XVIII el comercio de Manila se mantuvo en las mismas cotas de transacciones que a finales del XVII, si bien cabría matizar que hubo algunos años de recuperación positiva, como 1709, cuando entraron 52 barcos, la mayoría de China, concretamente 43; también los años 1706, 1708 y 1710 fueron bastante positivos, con la llegada de más de 30 navíos anuales, mayoritariamente chinos (CHAUNU, 1976). Sin embargo, la reactivación no vino por un incremento notorio del número de naves, sino en el valor de los productos comercializados. El monto total, comparando los datos económicos del período 1680-90 con los de 1701-05, es el de franca mejoría, con una fuerte ampliación de la actividad comercial de Manila y la llegada de nuevos artículos. Entre ellos destacaríamos una gran diversidad de manufacturas elaboradas, como puedan ser escritorios, peines o un aumento espectacular de la cerámica, concretamente platos, con mínimos de 10.000 unidades y máximos de 400.000 unidades.¹⁸ De esta forma el proceso de atonía empezó a romperse y el mercado se abrió a las nuevas demandas.

2. LA COYUNTURA ADVERSA

Sin duda alguna Manila fue el principal puerto estratégico de abastecimiento de productos asiáticos para toda la América hispana. Una dinámica muy compleja donde los problemas fueron continuos, con cambios estructurales muy profundos.

Ciertamente, a finales del siglo XVII las autoridades de Manila detectaron un cambio muy significativo en la contratación con China, y la apertura de nuevos puertos que recibían los productos tanto del interior como de otras áreas costeras, como argumenta LOCKARD (2010); por otra, la pérdida de calidad en su producción. A saber, productores independientes de la costa, y de los diferentes hinterlands de las ciudades más importantes elaboraban de forma artesanal mercancías para los grandes tratantes. Un ejemplo lo clarificará. En 1670 Chioqua adquirió mantas a algunos artesanos: 106 a Chiangchig; 41 a Bengching; 107 a Choudingua... Pero también podemos hallar productores medianos, fabricantes especializados. Ese mismo año Chioqua compró 600 mantas a Tingua y 1.500 cargas de lienzo a Techip.¹⁹ Estos, a su vez, las trasladaban hasta Manila donde se distribuían a las comunidades nativas de las islas; la población de la ciudad y, finalmente, a las autoridades y mercaderes hispanos que, posteriormente, las cargaban en el galeón hasta Acapulco, desde donde llegaban a los diferentes mercados del virreinato.

La alta demanda de todo tipo de géneros, especialmente textiles, forjó una mutación, tanto en la calidad como en los métodos de elaboración, en las grandes

hay en la China mejor de la que se conoce en España, se envíe dicha semilla con explicación de cómo se cría...». AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

17 *Ibidem*.

18 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

19 *Ibidem*.

áreas productoras de China muy preocupante para las autoridades filipinas y para la mayoría de comerciantes que trataban con Nueva España. Ciertamente, para abastecer a esa demanda creciente los grandes negociantes chinos desviaron la producción artesanal de las ciudades hacia la zona rural, en lo que se ha venido conociendo como «sistema doméstico». A saber, los agricultores chinos utilizaban su propia materia prima (en este caso seda de mala factura y la transformaban en un producto acabado). De esta forma, un gran número de agricultores, sin ningún tipo de experiencia, empezaron a confeccionar todo tipo de géneros, lo cual causó una pérdida de calidad. La consecuencia directa de esa nueva situación fue una notable contracción en los negocios transpacíficos y la correspondiente alarma entre los sectores más perjudicados. Esta situación acabó por consolidar en el horizonte económico de los tratantes manilenses dos grandes tipos de mercados: los de alta calidad, de la India (KEAMEY, 2004) o Japón, de los que se extraerían productos como textiles, madera y marfil; y de las islas de Indonesia y Ceilán, básicamente centrado en el trato de las especias.

Esa perspectiva se yuxtapuso a esa legislación tan constrictiva para las Filipinas dictada por la Corte.²⁰ En ese sentido las autoridades de Manila respondieron con un alegato como nunca antes se había realizado, dejando patente los dos grandes problemas que provocarían las nuevas reglamentaciones: la crisis económica de las elites del archipiélago y el consiguiente colapso de la ruta transpacífica. El nuevo marco legal emanado desde la metrópoli no solo no solucionaba los problemas, sino que los incrementaba. Desde Manila se dejó meridianamente claro dónde radicaba la principal cuestión que afectaba a la monarquía hispana, y no era precisamente en el comercio de Filipinas, sino en la irrupción de otras potencias europeas en todos los mercados asiáticos. Ciertamente, ingleses,

20 A lo largo de todo el siglo XVII las autoridades metropolitanas continuaron la prohibición de comerciar con seda china por el gran daño que hacía al comercio hispano «...ya por la cédula del 29 de marzo de 1636 que se puso gran cuidado en estorbar por todas las vías la contratación de ropa de China...», BNE, MS-3080 «Relación del estado en que el Conde de Chinchón dejó el gobierno del Perú al Marqués de Mancera», fol. 43. Entre las medidas que establecieron las autoridades hispanas destacamos la prohibición de las transacciones directas de españoles con China, permitiéndose únicamente la introducción de géneros por traficantes de ese país, previo pago de las tasas fiscales. Posteriormente, parte de esas mercancías se «repartían» entre aquellas personas que, económicamente, pudieran hacerse cargo de ellas. Ello era, en propias palabras de la Ley 34 de la «Novísima Recopilación», para facilitar una distribución más equitativa de la riqueza, aunque en el fondo cohesionó más las redes que acaparaban el negocio. Lutgardo GARCÍA FUENTES (1997) explica cómo el siglo XVII fue de una gran depresión para los textiles hispanos. El Consulado de Cargadores de Sevilla se quejó de la gran caída en las ventas de productos de seda. En 1701 la ruina era casi total y sólo se podía salvar si se evitaban los productos extranjeros y se actuaba contra el comercio de Filipinas. Es difícil evaluar, como el mismo autor manifiesta, la totalidad de ventas realizadas de textiles a Indias. En la segunda mitad del XVII se exportaron 105.000 fardos y cajones de ropa. Sin embargo, éstos no se abrían, sino que era tasados a «ojo» por los oficiales reales. En 1748 la situación de caos en el tráfico se repetía y los representantes comerciales enviaron a la corte un memorial: «Representación práctica comerciante, que con la más profunda humildad ponen a L.R.P. de S.M. (Que Dios Guarde) por medio del Consulado de Andalucía, los apoderados del Comercio de la Vieja España, que reside en este Reyno de la Nueva, sobre los daños y perjuicios que ocasionan el Real Haber y vasallos de aquella Península, el Comercio que hace en esta el anual galeón de Philipinas. Reducido a tres puntos en que se prueban las Artes y mala fe de este comercio, refutando los alegatos y defensas, sobre que se ha dado lugar, a la continuación de los daños y los remedios que se obvien y florezcan las Fábricas de la Nación Española y Yslas Philipinas, México, 30 de abril de 1748».

holandeses (GLAMANN, 1958), dinamarqueses y franceses, habían penetrado en áreas como India y China, donde adquirirían géneros mayoritariamente con plata española (FOSTER, 1999).²¹ Pero para las autoridades de Manila lo más preocupante era que muchas de esas compañías imponían sus propias directrices productivas en las zonas emisoras, y esos géneros los comercializaban como marca propia en el Viejo Mundo.

Así pues en Manila se elaboraron diferentes informes destinados al virrey y a la Corte²². En estos se explicaban los problemas que surgirían de aplicarse con sentido estricto la nueva normativa, pero también fueron más allá y acotaron, en su justa medida, cuáles eran los verdaderos problemas a que se enfrentaba el comercio filipino, la producción sedera hispana, y la misma dinámica económica de la metrópoli, que por extensión afectaba a los grandes mercaderes de Andalucía. La mayoría de cartas e informes mantienen una línea casi idéntica. A saber, la preocupación por la hacienda de Filipinas, con especial énfasis en la dependencia del situado, y en la precaria situación de los habitantes del archipiélago.

Ciertamente, las autoridades tanto civiles como religiosas, y evidentemente los mercaderes, pusieron de relieve la realidad del comercio asiático, todos y cada uno de sus problemas, y los que afectaban directamente al del Atlántico, y por ende a todas las Indias. Esos inconvenientes estuvieron referenciados uno por uno.

En primer lugar, los grandes responsables de la saca de plata de España, y de las mismas Indias, no fueron los mercaderes filipinos, sino las potencias rivales. Era sabido, pero además estaba comprobado, que ingleses, holandeses, portugueses y franceses a principios del siglo XVIII estaban comerciando en gran escala con muchas regiones de Asia, como Japón, India, Bengala, Persia, o también China, ésta última con una actividad creciente. Actividad que, como bien señala HUANG (1990), se ubica en dos amplias zonas productoras de materias primas, concretamente de algodón y seda. Esa dinámica posibilitó un despegue económico de los grandes centros portuarios, de sus factorías y de la población rural que se dirigió a los mismos. Y todo ese comercio, todo este tráfico se había realizado, y se continuaba realizando, con moneda española de plata, a tenor literal del documento en cuestión. Ciertamente que como refleja mayoritariamente la correspondencia de las factorías inglesas en Asia-Pacífico se comerciaba con reales españoles, pero asimismo lo es que determinados puertos del Pacífico las transacciones con plata japonesa también fueron muy elevadas.

En segundo lugar, las potencias enemigas habían cambiado por completo las directrices de su producción, pasando a una externalización, aunque el concepto es contemporáneo refleja perfectamente la mecánica seguida por holandeses y británicos. Al parecer habían llegado noticias a Manila, verificadas por varias

21 Algunos ejemplos de la exportación de moneda española por los ingleses hacia Asia los hallamos en la correspondencia analizada de la East India Company. Baste citar que en 1615 compraron tejidos en la India por un valor de 25.000 reales; en 1617 la remesa de capitales que se enviaron con Lucas Anthenius desde Masulipatnam a William Nichols en Aceh, 20.000 reales de a 8; con el «Charles» y con el «Unicornio» otros 10.000 reales en metálico o el caso de 1639 que se enviaron a Bantam 40.000 reales o también los 100.000 reales que en 1637 se enviaron con la nave Jonás a Surate.

22 AGI, Filipinas, 84. Expediente sobre el comercio de Filipinas, 1721.

fuentes, que tanto holandeses como ingleses mandaban tejer productos en Cantón «...con los mismos marcos y medidas que en Europa...»,²³ que podían exportarse con tasas fiscales muy favorables, por no decir inexistentes. Tras adquirir, a bajo coste y en gran cantidad, esos artículos en China eran vendidos en el viejo continente con el nombre de tejidos y géneros fabricados en los viejos centros fabriles de Holanda e Inglaterra. Posteriormente estas mercancías se dispersaban por toda Europa, aunque presentaban sellos ingleses y holandeses, penetraban en España y de allí arribaban a Andalucía y Cádiz. Uno de los principales mercaderes que declaró en el cabildo abierto de Manila de 1772 fue Juan de Corballo, natural de Bengala, católico, de habla castellana, de 25 años, y que desde los quince estaba inmerso en el contrato de Asia. Sus respuestas coincidieron mayoritariamente con otros testigos, tanto chinos como armenios. Así, de todas sus manifestaciones destacaríamos la masiva fabricación en Cantón de productos con marca de elaboración en Inglaterra o Francia, y el contrato francés entre Cantón y el reino del Perú. Otro de los testigos fue Luis Satur, armenio, de Ispahán, de 52 años, cristiano, gran conocedor de la dinámica contractual de todos los puertos asiáticos puesto que había estado traficando en ellos durante veinticuatro años. Este mercader explicó detalladamente, en cuanto a la fabricación de tejidos en Cantón con marcas europeas, que los ingleses y los franceses «...trajeron a dicho puerto muestras de tejidos de Europa y algunos maestros para fabricar tejidos de seda...y los sangleyes luego aprendieron y trabajaron los tejidos tan parecidos que luego no se distinguían...».²⁴

La conclusión de las autoridades de Manila ante esta nueva situación fue evidente: los efectos perniciosos que se sentían en la producción sedera andaluza no era una consecuencia directa del comercio filipino, puesto que las islas solo enviaban un barco al año, con carga y capital limitado, sino por la competencia foránea. Además, en el viaje transpacífico no toda la carga, ni mucho menos, era seda. Esta era, tanto económicamente como en cuestión de volumen, muy escasa. Efectivamente, en el cabildo abierto que se celebró en Manila el 17 de agosto de 1722 donde se expuso la nueva normativa comercial (ampliamente restrictiva) emitida por Felipe V, los integrantes del mismo afirmaron, y reconocieron, que acataban la ley y se comprometían con ella. Pero apuntaron el reflejo de lo que acabamos de afirmar. El mayor volumen de carga del galeón eran unas típicas telas de Asia denominadas elefantes, así como géneros de algodón,²⁵ muy voluminosos y muy económicos, como las cambayas. Un ejemplo lo clarificará. La carga del galeón *Santísima Trinidad*, en 1750, estaba compuesta por 4.000 docenas de pocillos finos, 1.200 docenas de platos pequeños y 600 docenas de tazas; 177 arrobas de canela fina de Ceilán, 85 arrobas de canela de Zamboanga (de peor calidad), 71.000 peines, 500 arrobas de cera, 1.000 libras de ruibarbo... de textiles solo cargaron 2.000 mantas, 172 cambayas de Bengala, 195 pañuelos finos de alta calidad también de Bengala. Por lo que se refiere a las cambayas, estas eran de «... tan poca estimación que en un fardo solo caben de 60 a 70 pesos de valor...». De

23 AGI, Filipinas, 208 N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 301.

24 *Ibidem*, fol. 330 vto.

25 AGI, Filipinas, 139, fol. 314, Expediente sobre el comercio de Filipinas, 1688.

hecho, las autoridades chinas prohibieron la importación de géneros de algodón extranjero²⁶ para potenciar sus exportaciones. No obstante, a principios del siglo XVIII hubo un notable cambio en las facturaciones chinas hacia Europa, y en especial hacia Inglaterra, puesto que un nuevo producto comenzó a acaparar una gran intensidad comercial: el té. De hecho en la sesión celebrada en Londres del día 4 de febrero de 1734 en la Sala de los Comunes, se presentó un preocupante informe sobre la estrepitosa caída de la venta del té. En este se explicaba como los holandeses y los franceses también habían entrado en ese mercado, lo que junto al elevado contrabando practicado por naves británicas provocaron un hundimiento del precio.

Ante esa coyuntura, las autoridades manilenses afirmaron que de continuarse únicamente con esta dinámica, al desaparecer la seda, la carrera transpacífica quebraría. Además de todo lo asegurado, con todo el expediente se adjuntaron un buen número de declaraciones de testigos, la gran mayoría extranjeros, que habían comerciado en los mercados asiáticos durante los últimos veinte años. Entre ellos encontramos armenios, todos nacidos en Ispahán y residentes momentáneamente en Manila, como Carlos de Viago, Bartolomé Bagán, Mariano Gregorio o Elías Isaac²⁷ (que a lo dicho añadieron que también les constaba fehacientemente que los franceses comerciaban con Perú);²⁸ portugueses de Macao como Luis Carballo; chinos cristianizados, de Cantón, como José Xiaco o Carlos Chia; o nativos como Sebastián Tixer, este último nacido en Brito, reino de Mogor. Referente a las calidades, y a los precios, de los productos sederos el propio gobernador de Filipinas alegó «...es el hecho cierto que los géneros de China solo sirven en la Nueva España para la gente de poco caudal y sirvientes que ni unos ni otros pueden comprar los tejidos de España...».²⁹

Tal vez uno de los momentos, dentro de esa coyuntura adversa, fue un tímido inicio de cambio durante el periodo que abarca la transición del siglo XVII al XVIII, concretamente los cuatro años que van de 1698 a 1701. Años en que el comercio con otras áreas empezó a cobrar auge, no tanto por el número de navíos que entraron en el puerto de Manila como por las cantidades y géneros que arribaron. También fue un momento en que los viajes de mercaderes chinos hacia Filipinas se redujeron drásticamente. Si en 1698 llegaron 25 champanes de China (un 70%), y 11 de otros puertos (30%), sobre todo de India e Indonesia, los años siguientes

26 AGI, Filipinas, 335, L. 17, fols. 106r-107v. Real Cédula al gobernador de Filipinas para el fomento de la agricultura, 1757. El expediente está formado por dos partes. En la primera se deniega permiso al irlandés Ricardo Bagge, puesto que no era un hombre recomendable, sobre el proyecto que presentó en 1746 para mejorar los cultivos. Sin embargo, en la segunda parte se hace una mención especial al interés de la Corona en fomentar determinados cultivos, entre ellos el cacao, la pimienta y, de forma especial, el algodón. De hecho la recomendación siguió las mismas pautas que ya habían hecho las autoridades chinas: los nativos podrían pagar sus tributos mediante la entrega de algodón en bruto.

27 AGI, Filipinas, 208 N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 316 y ss.

28 AGI, Filipinas, 206, N.1. Expediente de comercio entre Filipinas y Nueva España, 1712. Carta de la ciudad de Manila: Juan Antonio Cortés de Arredondo, José de Aguirre, Diego Martínez de Arellano, Benito Carrasco, Antonio Fernández de Rojas, Pedro González de Lucena, Martín de Irurita, dando cuenta del perjuicio que causa a aquel comercio los navíos de Francia y de Perú que aportan al reino de Cantón con gruesas cantidades de plata. Manila, 12 de julio de 1712, fols. 707r-708v.

29 *Ibidem*, fol. 269 vto.

presentaron una dinámica similar en porcentajes, con la sola excepción de 1700 en que se redujeron las transacciones con otras áreas alcanzando tan solo un 10% del total.³⁰ En cuanto al número de navíos destacaríamos el gran mercado de la India, con trece viajes, especialmente de la costa de Coromandel (7 barcos), Surate (5) y Bengala (1). Las naves procedentes de otros reinos, como Java, Siam y Camboya lo fueron en un número mucho menor, al igual que en el abastecimiento de artículos (CHAUNU, 1976).

Si examinamos la evolución del gran mercado abastecedor chino podemos percibir como entre 1698 y 1701 se redujo considerablemente la afluencia de comerciantes de Cantón y se abrieron otros puertos como el de Amoy (Xiamen), Ning-Po (o Limpo, en la entrada del río del mismo nombre) y Shanghái.

La llegada de nuevos mercaderes que abastecían a Manila se evidencia con el seguimiento de las naves que entraron en el puerto. En 1698 Dauchi, un comerciante musulmán de Surate, arribó con un patache con una carga valorada en 90.000 pesos. Ese mismo año llegaba la nave de otro mercader musulmán a quien las autoridades de Manila habían encargado azufre, arribando con una carga de 1.000 picos. También en 1698 alcanzaba las costas filipinas el patache denominado *Santa Cruz*, del capitán Marcos David, procedente de Bengala, con géneros valorados en 120.000 pesos. En 1699, por ejemplo, lo hizo el patache de Surate de Abdul Vazuil, con 90.000 pesos en artículos o el patache que salió de Madrás a cargo de Juan de Soto con un valor de 50.000 pesos.³¹

3. RESPUESTAS A LA CRISIS PRODUCTIVA EN CHINA

A lo largo del siglo XVI y del XVII el gran mercado chino había abastecido a Manila de todos aquellos productos que, ulteriormente, serían diseminados por todo el archipiélago, así como transferidos a la América hispana a través de la carrera transpacífica. La estructura de este comercio presentaba dos pautas totalmente diferentes. Por una parte los grandes mercaderes que se abastecían de forma atomizada en talleres de artesanos de los grandes centros productores, como Cantón. En ese aspecto, TANA y VAN DYKE (2007: 14) explican la gran importancia que poseía esa plaza para los mercaderes y financieros europeos, y en especial para las grandes inversiones de capital, dadas las elevadas tasas de interés que existían en China.

Por otro lado también hallamos a los pequeños comerciantes que compraban mercancías a los campesinos (KANG, 1986) del interior o a los hinterlands de las grandes ciudades y lo acarreaban hasta los capitanes de los juncos atracados en

30 AGI, Filipinas, 163 N. 85. Carta de José de Torralba, 1705. Entre 1698 y 1704 entraron en Manila algunos mercaderes portugueses con cargamentos procedentes de India, como Francisco Cardoso que el 29 de octubre de 1698 llegó a Manila con un patache procedente de Coromandel, dos días después lo hizo Antonio Basconcelos, con otro patache de la misma zona. El primero de diciembre un musulmán de Surate, Dauchi, arribó con un navío desde ese puerto. El primero de diciembre de 1699 lo hizo el patache de Madrás de Francisco Cardoso y el nueve del mismo mes la nao procedente de Surate del musulmán Abdul Vazul.

31 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

el puerto de Cantón o Amoy. No era una producción de alta calidad, ni muy masificada, pero sí que cumplía con unos determinados estándares que, junto con su bajo precio, les otorgaba una gran rentabilidad. Sin embargo, esta situación pronto se alteraría profundamente. Ciertamente, el incremento de la demanda surgido como consecuencia de la irrupción de otras potencias europeas en toda Asia-Pacífico alcanzó cotas hasta entonces jamás vistas. Era necesario producir mucho más y a un ritmo mucho más veloz. Además, para satisfacer a esas grandes compañías occidentales se debía producir a un costo inferior. Todo ello precipitó cambios sustanciales. Por una parte alteró el ritmo productivo de los artesanos, pero también introdujo dentro de la cadena a un elevado número de campesinos que no tenían ningún tipo de experiencia. Cabría remarcar la gran expansión de las grandes familias de comerciantes que aumentaron significativamente la escala de negocios de sus operaciones mercantiles, tanto en el mercado interno como (y de una forma especial) en el externo. Ello, a lo largo del siglo XVII forjaría una notable prosperidad y dinamismo en determinadas áreas costeras, como Fujian que ocuparon en una gran variedad de labores de producción a un gran número de personas carentes de especialización (NAQUIN y RAWSKI, 1987).

El resultado final fue una pérdida completa de la excelencia de los artículos, con innumerables «...quejas de la calidad de los géneros de China y Cantón que no son de la ley y bondad de los que se comerciaban en el pasado... ».³² Se propuso, como contramedida, «...prohibir la saca de plata de las Filipinas hacia China... ».³³ El entonces gobernador de Filipinas, Domingo de Zabalburu (1701-1709) informó que, tanto el Cabildo como muchos vecinos y mercaderes se habían quejado por «...el abuso y adulterio de las mercaderías que vienen del reino de la China y Cantón, en su calidad, peso y medida, causando el perjuicio del descredito en la Nueva España, disminución de su renta, y atraso en los caudales de sus vecinos... ».³⁴ Géneros de tan ínfima aptitud que se deterioraban rápidamente, «...El comercio de Filipinas está tan decadente así porque los géneros que se trafican son de incomparable menos ley que los que se traen de Europa y que en lo general se proveen de ellos por de mayor duración... ».³⁵ Ciertamente que los precios se contuvieron o que incluso bajaron, pero la demanda de determinados bienes desapareció y buscó, en otros mercados, la calidad que en China no ofrecían: fue el caso de Japón o más especialmente de la India. A finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII la demanda de aquellos artículos chinos se contuvo, ello afectó de una forma totalmente directa a la carrera del Pacífico.

El resultado final fue que las autoridades de Manila intentaron revertir aquel proceso de pérdida de calidad mediante dos vías. La primera, la más rápida y efectiva, incrementando el negocio de los bienes de lujo que procedían de la India, junto con otros más comunes. En segundo lugar, se realizaron una serie de reuniones entre comerciantes, instituciones religiosas y civiles y autoridades de Manila para fijar unas calidades mínimas que deberían tener los productos chinos si querían ser distribuidos en las islas y, en caso contrario, estos no se

32 AGI, Filipinas, 128, N.8. Carta de Domingo de Zabalburu sobre géneros chinos, 1703, fol. 3v.

33 *Ibidem*, fol. 4.

34 *Ibidem*, fol. 1.

35 *Ibidem*, fol. 7.

admitirían, «...Las fábricas de seda que traen las naos de Filipinas no tienen la ley ni la duración que las de España y las lencerías son todas de algodón y no duran la mitad de las de Francia... ».³⁶ Las reuniones se fueron celebrando en Manila fijando los criterios. De esas surgió un decreto que firmó el gobernador para ser difundido por la ciudad, pero también entregado a capitanes de navío para que lo trasladasen a Cantón y a otros puertos. Los puntos básicos de esta normativa de control de calidad fueron los siguientes:

- la seda en mazo (al igual que la seda quiña y en rama) debería presentarse limpia, enjuta y sin borra.
- la seda torcida, blanca y de color, limpia y bien cocida.
- la seda floja, blanca y de color, limpia y bien cocida.
- las sayas (que llaman pequeñas) y de colores pesarían siete taes cada una, y deberían tener el mismo largo que ancho.
- toda la seda cruda había de tener, como medidas mínimas, tres cuartos de lado y de diez varas de largo.
- rasos, damascos, lampazos, chaules, tafetanes...y otros tejidos habrían de ser de seis codos con hilos de seda quiña limpia.
- toda la mantería, cruda y blanca, había de ser de tres cuartos de ancho en piezas de diez varas de largo.³⁷

Esta nueva reglamentación se entregó a los capitanes que partían hacia las costas, entre ellos a Zanton, Queblon, Jonqua, Guasam, Lianzon, Cichuan, Singuey, Cinai, Naqui, Larquí, Zafu, Entin, Aypo, Qimo...³⁸ Pero con ello no se solucionó el problema, de tal forma que el decreto se tuvo que repetir en varias ocasiones, sin resultados aparentes. Ante esa situación de inmovilidad la estrategia cambió, el gobernador convocó una reunión con los principales mercaderes de Cantón establecidos en Manila, entre ellos: Josep Chayco, cabeza de los champanes del comercio de China, al que le comunicaron los abusos que se estaban cometiendo con los productos. También acudieron Songqua, Toqua, Lonqua, Tatqua, Cananqua, Quianquan, Tengua, Linqua, Chuangua, Sinqua, Loqua, Pequana, Moqua, Sengua, Haiangua, ...³⁹

Sin embargo, en los años sucesivos el problema continuó y, al requerimiento de las autoridades, los principales comerciantes chinos de Manila explicaron de donde surgían los problemas. Algunos capitanes, entre ellos Chinqua, reconocieron que se les había notificado el auto de calidades.⁴⁰ En cuanto a los textiles, y la dinámica de fabricación campesina, relataron cómo los tejidos «...la mayor parte de ella se teje tierra muy adentro y para traerla a dicho puerto de Cantón es necesario mucho tiempo y porque nosotros no somos dueños de los telares donde se

36 AGI, Filipinas, 208, N. 1. Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España, fol. 15.

37 AGI, Filipinas, 128, N.8, 30, fols. 60-72.

38 AGI, Filipinas, 208, N.1. Expediente de comercio de Filipinas con Nueva España, 1722-1733, fol. 82 y ss.

39 *Ibidem*.

40 *Ibidem*, fols. 120 y ss.

hace...».⁴¹ Ello precipitó de nuevo convocatorias del Cabildo para atajar los males. Los comerciantes españoles añadieron un memorial, junto a un nuevo decreto, de todos los males causados en el comercio (adulteración de productos, básicamente, y de forma especial la seda).⁴²

Tras publicar dicho edicto en el parían (el barrio chino de la ciudad), también se repartió a diferentes juncos que partían hacia Cantón, entre ellos al navío del capitán Lian que estaba a punto de salir, para que lo leyese y publicase donde hubiere mercaderes chinos. También se repartió a otros capitanes para que lo trasladasen a Cantón y a otros puertos y ciudades del reino. Era evidente que desde 1686, el año en que se detectó el problema, hasta 1705 no se habían impuesto medidas más contundentes. Por ello, una de las que tuvieron más repercusión fue que se emitieron varios mandatos para «...que las mercaderías que traigan sean de la bondad, calidad y medidas estipuladas, sino serán decomisadas... ».⁴³

En 1702 un memorial explicaba que «...no se ha conseguido el remedio porque no se ha aplicado el rigor de lo mandado...»,⁴⁴ culpándose tanto a los mercaderes chinos, que no hacían caso al edicto, y a determinados mercaderes españoles que continuaban comprando los géneros devaluados. Para ello en 1705 se intentaron tomar disposiciones más drásticas si cabe, entre ellas «...la orden de decomiso del género y multa de 200 pesos a los chinos, y de 500 a los españoles que compren que no estén bajo la regulación acordada... ».⁴⁵ Edictos y normas que se notificaron personalmente a varios tratantes chinos, entre ellos a Josep Chaico, cabeza de los champanes de comercio con la China, al que se le comunicó en su propio domicilio del parían.

4. LOS MERCADOS ALTERNATIVOS

4.1. La India

Las coyunturas siempre marcan tiempos y lugares, y en ese sentido el comercio regular entre Filipinas y la India, especialmente durante todo el siglo XVI⁴⁶ y el XVII,⁴⁷ estuvo condicionado a las relaciones políticas existentes en Europa,

41 *Ibidem*, f. 130.

42 *Ibidem*, fols. 12 y ss.

43 *Ibidem*, f. 150.

44 *Ibidem*, f. 187.

45 *Ibidem*, f. 210.

46 AGI, Filipinas 339, L.1. Real Cédula a Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, gobernador de Filipinas, para que tenga buena correspondencia y preste la ayuda necesaria al virrey de la India si éste le pide socorro, pues ahora, por muerte de Enrique, rey de Portugal, el rey Felipe II ostenta las dos coronas.

47 AGI, Filipinas, 200, N.103. Decreto del duque de Lerma al presidente del Consejo de Indias con copia de lo que se escribe al virrey de la India para que se escriba a Juan de Silva en la misma conformidad, enviándole las cartas, señales y contracifras que van con la dicha copia sobre la plática movida entre un holandés y los generales de mar y tierra para entregar las fortalezas y armadas que los holandeses tienen en la India y la memoria de lo que se les ha de ofrecer si acceden al trato. 23 de diciembre de 1616. AGI, Filipinas, 200, N.103. Copia de real cédula al virrey de la India sobre el trato con los generales de mar y tierra de los holandeses para que entreguen las fortalezas y armadas que tienen en aquellas partes.

especialmente tras la integración de Portugal en la monarquía hispánica. Cierto que durante el siglo XVII hubo contactos comerciales, aunque muy contados, pero también es cierto que la irrupción de las potencias enemigas de la monarquía hispánica en la India y el choque comercial entre portugueses, por una parte, e ingleses y holandeses por otra preocupó a Manila. De ahí la dura oposición del Cabildo y Audiencia de Manila a apoyar militarmente las necesidades defensivas de los portugueses en India.⁴⁸ A pesar de estos pequeños matices, que hombres como Lerma supieron canalizar y aprovechar políticamente, las relaciones contractuales se mantuvieron.

Tras la crisis de calidades en China se fue fraguando una mayor especialización de mercados donde los productos de lujo, de alta calidad, procedían de áreas lejanas (Japón, Siam, Camboya, Borneo, Ceilán, India...). Ello, además, derivó en un cambio estratégico de los puertos de embarque en China. Según los datos proporcionados por en la recopilación de navíos presentada por Chaunu (1976), entre 1701 y 1715 llegaron procedentes de China 265 juncos, situación que cambiaría por el cambio de mercados puesto que entre 1716 y 1730 solo lo fueron 156. La mutación del sistema portuario impactó sobre Cantón, abriéndose el de la zona de Amoy (Xiamen). Por su parte el estudio de los viajes desde diferentes puertos indios hasta Manila en la última parte del XVII y principios del XVIII muestran claramente una tendencia al crecimiento, suave pero constante, sobre todo de la zona de Bengala y Coromandel, las de una mayor proximidad.⁴⁹ Entre los diferentes tipos de productos cabría distinguir dos grupos: los estratégicos, como el salitre,⁵⁰ las anclas⁵¹ o incluso la fabricación de barcos;⁵² y los de lujo, destinados tanto al consumo interno como a la reexportación hasta Acapulco. Entre estos últimos destacaríamos sin duda los tafetanes de seda, las piezas de elefantes de Bengala, pañuelos de seda también de Bengala o las importaciones de pañuelos de algodón de Persia a través de comerciantes indios.

48 AGI, Filipinas 27, N.176. Memorial de la ciudad de Manila, sobre que ya habían representado el gran daño que suponía para sus vecinos el que los gobernadores de esas islas despachasen naos a la India de Portugal sin que hubiera gran necesidad. En 1630, Juan Niño de Távora (gobernador de Filipinas desde 1626 hasta 1632) despachó un galeón a Goa, a lo que se opuso la ciudad por sacarse de ella gente de mar y guerra y artillería, aventurarse con los enemigos holandeses y hacer tanto gasto. Suplican que se mande al gobernador que no haga tales despachos si no son muy urgentes.

49 AGI, Filipinas 942, N.7. Testimonio del registro de los géneros y efectos que condujo la fragata nombrada Carnat que vino de la costa de Coromandel, a cargo de su capitán y sobrecargo Soret Joanes, de nación armenio, el año de 1770. AGI, Filipinas 943, N.5. Testimonio del registro de los efectos que condujo el bergantín el Buen Fin, procedente de la costa de Coromandel, puerto de Maliapur, a cargo de su capitán Bernardo Blanco, el año 1771.

50 Ante las presiones de ingleses y holandeses las autoridades de Manila recibieron órdenes para buscar salitre en las islas y, en caso de no hallarlo, adquirirlo o bien en Nueva España o bien en los reinos circunvecinos. AGI, Filipinas, 332, L. 11, fols. 47-49. Orden sobre descubrir salitre o comprarlo en otra parte, 1704.

51 AGI, Filipinas, 8 R. 1, N. 12. En 1630 Niño de Távora envió un navío a Goa para comprar anclas.

52 AGI, Filipinas, 340, L.3, fols. 41-41v. Real Cédula al gobernador de Filipinas y a la Audiencia de Manila, para que informen sobre lo que ha expuesto Fernando de los Ríos Coronel, procurador general de esas islas, acerca de la conveniencia de comprar las naos ya fabricadas en Bengala y Cochín en la India, en lugar de hacerlas en Filipinas, para excusar el elevado coste y el excesivo trabajo de los naturales. Además, traen buena jarcía y marineros expertos de aquellas tierras. En 1740 diferentes accionistas fabricaron un navío en Siam, vid. AGI, Contratación, 5665 N. 4, fol. 37.

Otra mercancía que tuvo una fuerte demanda fueron los esclavos, tanto de Bengala como africanos. Veamos un ejemplo. El dos de agosto de 1686 entró en Manila un navío portugués de India con destino a Macao, comandado por Manuel Rodríguez de Fonseca, con tripulación india y con diez pasajeros portugueses, de ellos dos mercaderes de Goa y dos de Macao. El barco tuvo que refugiarse en Manila debido a una gran tempestad⁵³ que dañó parte de su estructura que necesitaba ser reparada. Para ello se le permitió vender algunos géneros. La nave era un patache denominado *San Pedro de Alcántara y Santa Cruz*, con 35 tripulantes, todos ellos de la India oriental. Su capitán era Manuel Rodríguez de Fonseca, residente en Goa aunque la nave era propiedad de una compañía formada por dos mercaderes de Goa (José Francisco y Tomé Frayle) y dos de Macao (Melchor del Moral Meneses y Josep Piñeiro). Cargaba, entre otras cosas, sal, vino de España y de India, aceite de oliva, sillas, mesas, telas, ropa⁵⁴ y sobre todo, esclavos africanos. Tras una serie de investigaciones realizadas por las autoridades filipinas se le permitió realizar ventas por valor de 8.000 pesos para poder acondicionar el navío y continuar viaje. Más de la mitad lo fueron con los referidos africanos. Concretamente se realizaron dos ventas, la primera en que salieron al mercado 70 esclavos que se adjudicaron a 60 pesos, y una segunda partida de 26 a la mitad de precio. Veamos otro ejemplo de esta carga mixta. En 1700 el galeón *Nuestra Señora del Rosario* partió de Cavite hacia Acapulco con una valiosa carga, con numerosos productos chinos, pero también con un elevado número de artículos de Bengala, especialmente telas de elefantes de cuarenta varas. De hecho, prácticamente todos los que cargaron géneros lo hicieron con productos de la India. Algunos ejemplos nos lo aclararán. Vicente Pineda embarcó 200 piezas de telas de elefantes; Hernando de Argila, 400; Antonio Fernández, 360; Atanasio Fernández, 400; Rosa Rayó, 1.500; Josefa de Grinaldos, 200. Esta última, además, embarcó 15 cates de seda amarilla de Bengala y 8 tafetanes también de Bengala.

En 1702 llegó a Manila el patache de 32 cañones *Nuestra Señora del Rosario* del maestre de campo Thomas de Endorza, procedente de Bengala, con una carga valorada en 250.000 pesos. Entre los productos que acarrea encontramos 42.000 piezas de tejidos de elefantes de Bengala de 20 varas, con un valor de 125.411 pesos; 14.000 piezas de cambayas de 16 varas valoradas en 30.000 pesos; 1.111 tafetines de seda de 14 varas; 500 piezas de ropa (sin especificar); 18.000 pañuelos de algodón; 16.000 paños de algodón de Persia; 15.000 tafetanes de 9 varas; y 60 esclavos de Bengala (de ellos 49 eran propiedad de Cristóbal Basurto).⁵⁵ La llegada de este navío generó un debate entre el gobernador y el capitán sobre los derechos que debían pagar. El capitán Pedro Binales, a cuyo mando estaba el barco, solo deseaba pagar 8.000 pesos en derechos, mientras que el gobernador

53 El 15 de junio de 1671 llegó un navío de Bengala a cargo del portugués Antonio Moreno con un gran cargamento de ropa. Las autoridades le dieron permiso para vender y poder reabastecerse por una cantidad de 3.000 pesos. Las autoridades metropolitanas reaccionaron multando con doscientos pesos a dos autoridades de las islas, Francisco Colón y Antonio Amparo, fiscal.

54 AGI, Filipinas, 12, N. 42. Carta de Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, dando cuenta del la arribada, que pareció ser casual, de un bajel de Goa al mando del capitán Manuel Rodríguez de Fonseca con 10 portugueses y un religioso capuchino, 1686.

55 AGI, Filipinas, 127, N.17. Carta de Domingo de Zabalburu sobre derechos de bajel de Bengala, 1703.

le exigía 15.000. Binales argumentó que tan solo un par de meses antes había entrado en Manila el navío *Santa Cruz*, también de Bengala, a cargo del capitán David Marcos (armenio) y había pagado muchos menos impuestos que él.

Otro ejemplo que nos permite percibir el volumen de contratación entre la India y Filipinas, y el tipo de bienes que se importaban, lo hallamos en la captura del galeón *Santísima Trinidad* en 1764 por los ingleses, que fue conducido a Plymouth y reclamado por las autoridades españolas. Entre su carga destacan productos de calidad, como 9.832 piezas de pañuelos de Machilipatnam (en la costa de Coromandel); 4.832 piezas de pañuelos de Bengala; 3.870 piezas de pañuelos de Pulicat, así como otros más económicos como las 14.000 piezas de cambayas de Bengala; los 4.100 paños de Pulicat o los 3.500 de Bengala.⁵⁶

El cómputo total de los navíos que penetraron en el puerto de Manila entre 1620 y 1700, por grandes áreas geográficas y con sus distintos mercados fue la siguiente: desde China (incluido el gran centro portugués de Macao y los puertos bases de Cantón y Xiamen) llegaron 1.000 navíos. De la India, la segunda gran área en importancia, arribaron 220 bajeles; de Cochinchina, y las islas adyacentes a sus costas (Taiwán entre otras) fueron 121 barcos; de Japón solo arribaron 47 y de Indonesia, y de todas sus islas (generalmente bajo control portugués, holandés e inglés) solo lo fueron 43⁵⁷.

Por lo que se refiere al comercio de Filipinas con la India, en sus tres grandes áreas (Coromandel, Bengala y Malabar) conoció un incremento verdaderamente espectacular a partir de la crisis en China. Así, entre 1641 y 1660 tan solo llegaron a Cavite 3 navíos; las dos décadas siguientes, 1661-1680 conocieron la arribada de 15 barcos. En cambio, entre 1681 y 1700 fueron 78 los navíos que desembarcaron productos indios en Manila. La época borbónica siguió con la misma línea, entre 1701 y 1720 arribaron 53 naves y entre 1721 y 1740, lo fueron 66⁵⁸. Ello evidencia, una vez más, la búsqueda de nuevos mercados y nuevos productos de lujo para satisfacer la demanda del mercado americano, resentido por la precariedad que desde 1680 presentaban los productos de fabricación china. Pero no eran solo los artículos de lujo lo que se acarrea y demandaba desde los mercados indios. Fausto Cruzart y Domingo de Zabalburu⁵⁹ desde finales del XVII, y en los primeros años del siglo XVIII, enviaron naves a la zona de Coromandel a los efectos de comprar salitre para la fabricación de pólvora; o anclas a Bengala puesto que, tal y como argumentó el gobernador, «...sin ellas no se pueden hacer los viajes regulados a Nueva España...»⁶⁰. La apertura de nuevos mercados, por tanto, vio su amanecer en los años 1681 y 1682. En 1681 llegó un navío de cada uno de los principales puertos de la India, tales como Madrás, Machilipatnam, Negapatnam y Portonovo. En 1682 fueron 7 los barcos de la costa India que alcanzaron Filipinas, concretamente de Surate, Portonovo, Madrás y Negapatnam. Y los valores de los productos acarreados fueron, generalmente, altos. Dos ejemplos lo ilustrarán: el patache de Surate, denominado *Tini* de Seema Lamid, desembarcó artículos por

56 AGI, Estado, 44, N. 88. Inventario del navío La Santísima Trinidad, 1764.

57 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

58 *Ibidem*.

59 AGI, Filipinas, 126, N. 4. Carta de Domingo de Zabalburu sobre salitre, 1702.

60 AGI, Filipinas, 128, N. 1. Carta de Domingo de Zabalburu, 1697.

valor de 60.000 pesos, o el patache de Portonovo llamado *Ardoroso* de Camorasin Ani también géneros por valor de 60.000 pesos.⁶¹

Una buena parte de esa actividad mercantil que conocieron las Filipinas desde las costas de la India estuvo liderada por los capitanes y comerciantes armenios, asentados en los principales nódulos de todo el sistema Asia-Pacífico. Pero también es cierto que los europeos estaban articulando, siguiendo el modelo británico y holandés, compañías privadas para la contratación con las Indias Orientales. En ese sentido, a partir de 1730 la arribada de navíos de la Compañía Danesa⁶² de la Indias Orientales, procedentes de la zona de Coromandel y Bengala, a las Filipinas conoció un incremento significativo.⁶³

4.2. Siam, Borneo y Camboya

No obstante, la expansión de los mercados y las demandas de Manila también se centraron en otras áreas, ya exploradas en épocas anteriores y recuperadas en 1720 tras el cruce de embajadores entre Filipinas, Siam o Camboya. Entre ellos podríamos destacar Siam y Borneo, como plataformas de contrato de artículos de lujo o estratégicos. Si bien cabe hacer constar que esa dinámica contractual estuvo supeditada a la coyuntura política y a las férreas reglamentaciones que emanaban desde la Corte hispana. Así, por ejemplo en 1695 un patache que el general Antonio Nieto había despachado hacia el puerto de Mayarmazen, en Borneo,⁶⁴ al mando del capitán Juan de Molina, fue cañoneado por cuatro naves portuguesas y sus géneros apresados. Dada la demanda de Manila, y los precios en Borneo, Molina había adquirido en ese reino dos pataches para acarrear toda la mercancía, valorada en unos 15.000 pesos. Situación que fue comunicada a la metrópoli, desde donde se enviaron órdenes al gobernador de Manila para que advirtiera, de forma inmediata, a las autoridades de Goa requiriéndoles que en lo sucesivo se abstuvieran de hechos semejantes⁶⁵ con la lógica indemnización de los géneros incautados. No obstante, desde la Corte también se advirtió a Manila que guardaran buena correspondencia con los lusos, pero que tomaran las precauciones adecuadas para que los mercaderes españoles no tuvieran que afrontar tales inconvenientes.⁶⁶

Otro claro ejemplo del lucrativo comercio con Siam fueron las actividades desarrolladas por la compañía formada en 1720 por el gobernador Fernando Manuel de Bustillo y Rueda, junto con el maestro de campo Esteban de Eguiño, los generales Atanasio Fernández de Guevara y Juan Domingo de Nebra y el almirante Andrés García Fernández. Cada uno de estos socios invirtió 6.000 pesos

61 AGI, Filipinas, 64, N. 1. Registro de champanes y pataches llegados a Manila.

62 AGI, Filipinas, 152, N. 14. Expediente sobre navíos de Dinamarca, 1747.

63 AGI, Filipinas, 121, N. 23. Expediente sobre el patache despachado sin carga, 1759. La nave, enviada de urgencia con despachos, acarrió una gran cantidad de productos de la oficialidad y la marinería, de forma mayoritaria canela de alta calidad.

64 AGI, Filipinas, 15, R. 1, N. 7. Carta de Fausto Cruzat sobre patache de Antonio Nieto, 1696.

65 AGI, Filipinas, 125, N. 5. Carta de Domingo de Zabalburu sobre Antonio Nieto, 1712.

66 AGI, Filipinas, 332, L.10, F.142v-144v. Orden sobre comercio con Borneo y ataques de portugueses, 1700.

con una doble finalidad: comprar dos navíos en Siam y aprovecharlos para cargar géneros de ese reino⁶⁷, o el envío en 1741 de una serie de naves para abastecer a las islas de arroz, libres de gravámenes e impuestos.

En cuanto a otras áreas, como Camboya, la expansión diplomática y comercial se dejó sentir en muchas ocasiones, especialmente con el mandato del marqués de Ovando⁶⁸ que restableció la correspondencia mercantil y logística con ese reino, importante por lo que se refiere a la construcción naval y a la minería. En ese sentido en 1649 Diego Fajardo⁶⁹ ya comunicó a la Corte el encargo que había hecho de construir un navío en Camboya, reino que consideraba que era muy rico en hierro y madera.

En el contexto económico de la segunda década del siglo XVIII el mismo marqués de Torrecampo, en 1728, enviaba varios oficios, tanto a la Corte como al virreinato, en el que relataba como el comercio con los reinos circunvecinos continuaba activo para abastecer a las islas⁷⁰, y todo ello a tenor de la Real Orden de 23 de septiembre de 1690 que así lo facultaba.

5. CONCLUSIONES

La nueva política económica implantada por la dinastía Qing, que cerró China al mercado europeo, provocó una grave contención de las exportaciones de Cantón hacia Filipinas. No obstante, no fue este el único gran problema al que tuvieron que enfrentarse las autoridades de Manila, puesto que en las décadas que siguieron a 1680 la mutación estructural de la producción China, que conoció una transformación total en su política comercial, cambió notablemente. Primero por la fuerte demanda de los artículos de seda, que solo se pudo satisfacer mediante la introducción de campesinos sin experiencia como fuerza de trabajo manufacturera,

67 AGI, Filipinas, 132, N. 5. Carta de Francisco de la Cuesta sobre compañía comercial de Bustillo, 1720.

68 AGI, Filipinas, 155, N. 6. Expediente sobre alianza con Camboya, 1753.

69 AGI, Filipinas, 9, R. 1, N. 6. Carta de Diego Fajardo sobre hacienda, 1649.

70 El análisis de la serie Bienes de difuntos, de la sección de la Casa de Contratación del Archivo General de Indias nos brinda, a través de los inventarios, una claro reflejo de lo que fue la diseminación por todo el continente de productos de lujo procedentes de los mercados asiáticos. Cierta que del análisis se desprende que los artículos de origen chino fueron los que más demanda tuvieron, puesto que el precio los hacía extraordinariamente competitivos. Pero también es cierto que determinados artículos de otras áreas también se reflejan en las propiedades de los residentes en América, abarcando todos los oficios y categorías sociales del momento. En ese sentido, el 90% de artículos eran de origen chino, el 10% restante de otras áreas asiáticas. Por ejemplo, en 1701 el presbítero residente en Puebla de los Ángeles (México), Pedro Paz era dueño de un jubón del lino de la India. En 1720 falleció el mercader asentado en México, Jerónimo de Balbas, hallándose en su almacén una gran cantidad de géneros chinos, pero también del Japón y de la India. En 1732, tras la defunción de Domingo José Suárez, en Santiago de Guatemala, se halló un frasco de vidrio del Japón. En 1754, en Santo Domingo, falleció el capitán Jerónimo de Pineda que poseía dos cañas de plata de la India y dos fundas de seda también de la India, y en 1763, en México, lo hizo el presbítero y oidor de la Audiencia, Pedro Blas Padilla, titular de un plátón de cerámica del Japón. Incluso entre algunos marineros con escasos recursos económicos hallamos la posesión de artículos indios, como el caso de Juan Escobar, que falleció en El Realejo (Nicaragua) y que poseía un capote de algodón de la India. AGI, Contratación, 568, N. 3, R. 1. Bienes de difuntos: Pedro Paz, 1701. AGI, Contratación, 5601, N. 3. Bienes de difuntos: Domingo José Suárez, 1732. AGI, Contratación, 5624, N. 4. Bienes de difuntos: Jerónimo de Pineda, 1754. AGI, Contratación, 5646, N. 4. Bienes de difuntos: Pedro Blas Padilla, 1763. AGI, Contratación, 427, N. 2, R. 1. Bienes de difuntos: Juan Escobar, 1763.

con la consecuente pérdida de calidad. Segundo, por el fuerte despegue de la factura de géneros de algodón, potenciada por la propia corte imperial y, finalmente, por la aparición de productos que conocieron un auge espectacular de la demanda europea, tales como el té o la cerámica. Ello se complicó aún más por la propia coerción que las autoridades españolas realizaron del comercio asiático vía Manila. Una respuesta cortesana que no había comprendido los cambios de una economía global y que, por tanto, no solo no solucionaba las cuestiones de fondo, sino que incrementaba los perjuicios de una forma notable. De hecho, la irrupción de géneros asiáticos (sedas y especias), vía comercio legal pero también ilegal, no dejó de ser un tema corriente en la propia península Ibérica. En cambio, si bien esa coerción de la Corte generó graves preocupaciones en los mercaderes de Manila, también es cierto que se intentaron paliar los inconvenientes que iban surgiendo a través de la aplicación de soluciones de lo más diverso. Algunas con un éxito relativo, como fueron la búsqueda de nuevos artículos (como las telas de elefantes, o los pañuelos de seda de Bengala) y de nuevos mercados (especialmente la costa de Coromandel y Bengala); otros, con un gran fracaso, como la implementación de ideas burocráticas (publicación de edictos y decretos en Cantón) para reglamentar los bienes exportados desde los puertos chinos.

6. REFERENCIAS

- ALONSO, L. (2009): *El costo del imperio asiático: la formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, Universidad da Coruña, La Coruña.
- ALVA RODRÍGUEZ, I. (1997): *La vida municipal en Manila (siglos XVII-XVIII)*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- BLUSSÉ, L.; VAN VEEN, E. (2005): *Rivalry and conflict: European traders and Asian trading networks in the 16th and 17th centuries*, CNWS Publications, Leiden.
- BOXER, Ch. (1948): *Fidalgos in the Far East, 1550-1770. Fact and Fancy in the History of Macao*, Nijhoff, La Haya.
- CHAO, K. (1986): *Man and Land in Chinese History: An Economic Analysis*, Stanford University Press, Stanford.
- CHAUNU, P. (1976): *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México DF.
- CHEONG, W.E. (1997): *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino Western Trade, 1684-1798*, Routledge, London.
- FOSTER, W. (1909): *A Calendar of the Court Minutes of the East India Company*, Clarendon Press, Oxford.
- FRANK, A.G. (1998): *ReOrient. Global Economy in The Asian Age*, U. California Press, Berkeley.
- GARCÍA FUENTES, L. (1997): *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- GLAMANN, K. (1958): *Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740*, Danish Science Press, Copenhagen.

- HUANG, P.C. (1990): *The Peasant Family and Rural Development in the Yangzi Delta, 1350-1988*. Stanford University Press, Stanford.
- KEARNEY, M. (2004): *The Indian Ocean in World History*, Routledge, Londres.
- KEONG, Chi (1983): *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*, Nuss Press, Singapore.
- LOCKARD, C. (2010): «The Sea Common to All: Maritime Frontiers, Port, Cities and Chinese Traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750», *Journal of World History*, 21: 219-247.
- NAQUIN, S.; RAWSKI, E. (1987): *Chinese society in the Eighteenth Century*, Yale University Press, New Haven.
- RAYCHAUDHURI, T. (1962): *Jan Company in Coromandel, 1605-1690: a study in the interrelations of European commerce and traditional economies*, M. Nijhoff, La Haya.
- SCHURZ, W. L. (1992): *El galeón de Manila*, Cultura Hispánica, Madrid.
- SINNAPPAH, Arsaraatnam (1986): *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740*, Oxford University Press, Delhi.
- TANA, L.; VAN DYKE, P., (2007): «Canton, Cancao, and Cochinchina: New Data and New Light on Eighteenth-Century Canton and the Nanyang», *Chinese Southern Diaspora Studies*, 1: 1-21.
- VALDÉS, V. (1987): *De las minas al mar: historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, Fondo de Cultura Económica, México.
- VERMEER, E. (Ed) (1990): *Development and decline of Fukien Province in the 17th and 18th centuries*, Brill, Leiden.
- YUSTE, C. (1984): *El comercio de Nueva España con Filipinas*, INAH, México.

Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)

*French Expeditions and Maritime Projects Around the Philippines:
The Case of the Captain Jean de Boisloré (1710-1735)*

Guadalupe Pinzón Ríos*
Universidad Nacional Autónoma de México¹
Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM
<https://orcid.org/0000-0003-1075-9371>
gpinzon8@gmail.com

Pierrick Pourchasse
Université de Bretagne Occidentale²
Centre de Recherche Bretonne et Celtique
<http://orcid.org/0000-0002-2289-985X>
pierrick.pourchasse@univ-brest.fr

Recibido: 29/01/2019; Revisado: 03/07/2019; Aceptado: 31/07/2019

Resumen

El objetivo de este trabajo estudiar el caso de la navegación y captura que se hizo en 1710 del capitán francés Juan Boisloré en Filipinas, el cual ejemplifica cómo las navegaciones francesas extendieron sus redes el Atlántico al Pacífico y pronto este océano formó parte de sus proyectos marítimos. En ellos el uso de Filipinas, directa o indirectamente, fue considerado.

Palabras clave: Filipinas, Pacífico, Francia, Navegaciones, Comercio.

Abstract

The aim of this article is to study the navigation and capture of the Captain Jean de Boisloré in the Philippines (1710), which demonstrates how the French extended their navigations from the Atlantic to the Pacific. Also, this case helps us to understand how the French became interested in the Pacific and the importance that they assigned to the Philippines in this process.

Keywords: Philippines, Pacific, France, Navigations, Commerce.

* Autor de correspondencia / Corresponding author.

1 Proyecto PAPIIT IN402219 «El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)».

2 Proyecto «Digitens» (european project). Sociabilities in Europe.

1. INTRODUCCIÓN³

Tras el nombramiento de Felipe de Anjou como heredero del trono español, Francia se convirtió en el nuevo y principal aliado de la corona hispana. Esto llevó a que durante la Guerra de Sucesión (1701-1713) el nuevo monarca se apoyara en embarcaciones galas para mantener los contactos marítimos con los territorios americanos y a cambio se les dieron ciertas concesiones como el monopolio para comerciar esclavos negros a través de la Compañía de Guinea, además de poder establecer ciertos tratos mercantiles en las costas de Chile y Perú de forma directa navegando por la ruta de Tierra de Fuego (PEREZ-MALLAÍNA, 1982: 64-87).⁴ Sin embargo, el interés de incursionar al Pacífico por parte de los franceses no se limitó únicamente a las costas americanas, sino que algunas de sus naves extendieron sus travesías hasta las costas de China pues desde siglo XVII establecieron contactos con Cantón. Esos tratos los venían realizando a través del Cabo de la Buena Esperanza, por lo que la nueva entrada al Mar del Sur por Tierra de Fuego permitió la formulación de nuevas propuestas de navegaciones transpacíficas. (NARDIN, 2004: 2-3).⁵ Al finalizar la guerra y firmarse el Tratado de Utrecht (1713) los franceses continuaron con sus travesías por el Pacífico con el pretexto de llegar a Cantón o bien continuar viaje al Índico, y aún cuando las autoridades españolas prohibieron los tratos de esos navegantes en las costas peruanas y chilenas, éstos continuaron realizándose. Y en ellos pronto las islas Filipinas se vieron involucradas como zona central, de tránsito o contacto, en las referencias galas. Ejemplo sobre esta situación nos la deja ver la detención y proceso seguido en Manila al capitán francés Jean (Juan) de Boisloré.

El objetivo de este trabajo es, a partir del estudio de este caso, conocer cómo se dio el proceso de avance de los navegantes franceses hacia el Mar del Sur, así como conocer cómo algunos de ellos llegaron a formular proyectos (y en ciertas ocasiones los llevaron a cabo) para afianzar ahí su presencia e incrementar sus travesías transoceánicas. Se intenta además apreciar cómo en este proceso las Filipinas adquirieron un papel estratégico en dichos planes. Si bien la navegación de Boisloré formó parte de las travesías francesas de inicios del Setecientos, en realidad es el proceso que siguió tras su detención un caso inusual a través del cual se pueden conocer los planes, nuevas travesías, negociaciones y presencia de distintas potencias europeas tanto en las navegaciones transpacíficas como en los litorales asiáticos. Además, muestra el papel que varias embarcaciones francesas jugaron en ese proceso, así como las reacciones o discusiones que se dieron en el ámbito de las autoridades hispánicas para frenar esas incursiones.

³ Abreviaturas de las fuentes consultadas: AGI (Archivo General de Indias, España), AN (Archives Nationales, Francia), AAE (Archives des Affaires Etrangères, Francia), ANDOM (Archives Nationales d'Outre-Mer, Francia).

⁴ Sobre la expansión francesa y proyectos en el Mar del Sur y costas asiáticas ver también MALAMUD, 1986 y LESPAGNOL, 1997.

⁵ Denis Nardin explica cómo las Compañías comerciales francesas comenzaron a incursionar en los mercados asiáticos desde el siglo XVII, pero su presencia se hizo más regular tras la creación de la *Compagnie Royale des Indes Orientales* (CRIO) en 1664, y ésta fue acompañada de diversas naves particulares que aprovecharon la nueva relación con la monarquía hispana para incrementar su participación en las travesías transpacíficas.

El caso de Boislóré no es desconocido en la historiografía, pues se ha hecho referencia a su expedición y a su detención en diversas investigaciones. Por ejemplo Denis Nardin menciona a este navegante al estudiar distintos proyectos que los franceses formularon en torno al archipiélago filipino, así como algunas de las travesías que hicieron escala en la zona. Por su parte, José Ángel del Barrio también desarrolló un detallado estudio sobre la situación de las Filipinas durante la Guerra de Sucesión española en la que la presencia francesa, y específicamente la detención de Boislóré, son mencionados. También Mariano Bonalian menciona a Boislóré, la captura que se hizo de su nave y la venta de los géneros que en ella se cargaban cuando analiza el avance francés en las redes comerciales transpacíficas (NARDIN, 2004: 1-25; BARRIO, 2015: 123-136; BONALIAN, 2012: 228-258). Lo que ahora se pretende es tomar una nueva perspectiva de análisis en la que lo que se discuta sea la forma en que la región en torno al archipiélago filipino se convirtió en un espacio de interacciones sociales y tensiones en el que se proyectaron distintos intereses, planes comerciales y hasta conflictos. El tema obliga a considerar la relevancia de los espacios marítimos, los cuales según propone Jerry H. Bentley ofrecen nuevas categorías para conceptualizar el mundo y entender sus dinámicas históricas a partir de analizar los proyectos políticos que sobre los océanos se formularon y que llevó a referirse a ellos como si fuesen naciones o estados que pudieron quedar bajo conflictos e intereses internacionales (BENTLEY, 1999: 216-217). Esto permite suponer que tanto el Pacífico como el archipiélago filipino se convirtieron en escenarios de conflicto entre las monarquías europeas que con diversas justificaciones incursionaron en aguas asiáticas y propusieron formas de hacer su presencia permanente y legal. Analizar el proceso seguido a Boislóré permitirá acercarnos a ese tipo de tensiones y negociaciones por un espacio marítimo y las rutas que en torno a éste se establecieron.

2. FRANCIA Y EL COMERCIO DE LAS INDIAS

El sistema imperial de la Carrera de Indias había sufrido diversas problemáticas hacia fines del siglo XVII. Por un lado, España tuvo dificultades para asegurar la protección de su imperio frente a las múltiples amenazas que le rodeaban. La piratería multiplicó las incursiones contra el comercio hispanoamericano y nuevos asentamientos europeos se afirmaron en las zonas caribeñas. Por otro lado, el comercio fraudulento conoció un incremento espectacular a partir de 1680 con la participación de funcionarios y comerciantes españoles cuya corrupción fue considerada como natural. A partir de Curazao y de San Eustaquio, los holandeses traficaron a gran escala con las colonias españolas. A la par, los ingleses se lanzaron a practicar los contrabandos a partir de su base de Jamaica, idealmente ubicada en el corazón del mar Caribe. Esta situación tuvo afectaciones sobre las relaciones comerciales entre España y sus colonias, lo cual a su vez se tradujo en el distanciamiento de sus circuitos y en el espaciamiento progresivo de las expediciones. La situación fue, sin embargo, diferente entre la flota de Nueva España y la de los Galeones de Tierra Firme. Esto porque los

mercados de Perú sufrieron más el mal funcionamiento de la Carrera, y el comercio fraudulento tendió a sustituir al monopolio de Cádiz. Esta sustitución se hizo en detrimento de los franceses que participaban en esos tráficos pues perdieron su posición dominante sobre los mercados americanos a partir de Cádiz, actividad que constituyó el primer comercio de exportación del reino. Los comerciantes privados franceses, que vieron este mercado esencial decaer, y las autoridades gubernamentales que no pudieron prescindir del aprovisionamiento monetario americano, se vieron obligados a reaccionar. Se trató de un «*affaire d'Etat et, dès la fin du XVIII^e siècle s'amorçait une vaste contre-offensive française, animée par l'Etat, en direction de l'Amérique Espagnole*» (LESPAGNOL, 1997: 502).

Desde los años de 1683 y 1685, las primeras iniciativas fraudulentas francesas fueron organizadas a partir de *Saint Domingue*, pero también directamente a partir de Francia con el apoyo del ministro Seignelay.⁶ La guerra de la liga de Augsburgo (1688-1697) se tradujo en varios ataques de la marina francesa contra la América española, principalmente tras la capitulación de Cartagena en 1697. Después del conflicto, los grandes financieros del reino, apoyados por el ministro de la marina Pontchartrain y sus allegados, se vincularon en la penetración directa en el imperio hispano-americano «*par un trafic interlope généralisé, utilisant toutes les voies d'accès possibles* (LESPAGNOL, 1997: 507)» La guerra de Sucesión española y la alianza con España modificaron la estrategia francesa atlántica pues la principal meta del conflicto era el control de las riquezas americanas.⁷ Las autoridades buscaron los viajes legales para penetrar en ese comercio (Tratado del Asiento de 1701) y así continuar con el contrabando que mantuvo los flujos de plata americana y permitió sostener la guerra, ya que entonces las posibilidades financieras reales eran muy bajas.

Los comerciantes de Saint-Malo aprovecharon esas circunstancias particulares de conflicto para reorientar sus actividades sobre el comercio directo con la América española y en especial sobre el Mar del Sur. Los contrabandos en el Caribe fueron comercialmente difíciles debido a la concurrencia inglesa y holandesa. Desde 1698, el armador maluino Danycan y el financiero parisino Jean Jourdan de Groucé propusieron traficar en las costas americanas del océano Pacífico.⁸ Tres años más tarde, en 1701, la aventura del comercio francés sobre las costas de Chile y Perú fue lanzado con el envío de tres fragatas ligeras. En total, André Lespagnol registra 133 expediciones que llevaron mas de 46 000 toneladas y 4 navíos de guerra franceses en el Pacífico entre 1698 y 1724. 155

6 Mémoire de Magon de la Chipaudière de janvier 1697: «*feu MM. Colbert et Seignelay ne recommandaient rien avec tant de chaleur aux négociants que la tentative d'un commerce direct aux Indes afin d'y établir des pratiques qui leur facilitassent dans la suite une entrée plus ouverte, j'en puis parler plus pertinemment qu'un autre, puisqu'à la sollicitation de ces deux j'ay fait aux Indes plusieurs despatches et entrepris plusieurs voyages qui ont réussy à la coste de la Terre-Ferme...*» (LESPAGNOL, 1997: 515).

7 Luis XIV escribió en 1709 a Michel Amelot, embajador francés en Madrid: «*Le principal objet de la guerre présente est celui du commerce des Indes et des richesses qu'elles produisent*». Carta a Amelot, 18 febrero 1709 (AIMÉ-MARTIN, 1839: 121).

8 «*Les sieurs Jourdan et Danycan, sur le fondement du commerce que les Français, Anglais et Hollandais font en fraude sur les côtes du Mexique et de la Terre-Ferme, ont résolu d'aller tenter un pareil commerce sur les côtes espagnoles de la Mer du Sud*» (LESPAGNOL, 1997: 522).

de estas expediciones tuvieron lugar entre 1701 y 1716, y más del 60% de ellas debieron ser del polo mercantil maluino.

3. LAS AUTORIDADES FRANCESAS Y EL COMERCIO DE LAS INDIAS

Tras la elección de Felipe V, Francia intervino fácilmente en las relaciones interiores de España alegando «la jeunesse de son petit-fils, la profonde décadence de l'administration espagnole, la dépravation et la corruption des fonctionnaires rendirent cette intervention nécessaire» (DAHLGREN, 1909: 239). Sin embargo, donde quiera que la injerencia francesa se hiciera sentir, los españoles respondían con gran hostilidad; ejemplo de ello fueron las relaciones americanas. Luego del advenimiento de Felipe V, una primera urgencia fue la de defender las colonias y asegurar las comunicaciones con la metrópoli debido a los riesgos inminentes de conflicto. Los españoles tenían poca capacidad de armar naves de guerra, y por ello en 1701 Luis XIV envió una escuadra al Caribe encargada de proveer de municiones y de apoyar para poner en estado de defensa las fortificaciones de los puertos de Cartagena, Portobelo, Veracruz y La Habana. Otras embarcaciones francesas tuvieron por objetivo organizar convoyes de escolta para los galeones que atravesaban el Atlántico.⁹ En 1706 salió una escuadra francesa compuesta de ocho bajeles, seis de los cuales debieron ir a Nueva España y dos a El Callao, en Perú; esta escuadra fue organizada y estuvo bajo el comando del capitán Michel Chabert. La presencia francesa en América obligó a las autoridades españolas a hacerles concesiones y, por la cédula del 11 de enero de 1701, los navíos galos obtuvieron el derecho de fondear en los puertos americanos para su aprovisionamiento. Todo comercio era naturalmente prohibido, pero eso postulaba un problema, como indicaba el capitán general de Chile en una carta al rey del 2 de mayo de 1702:

ayant à les approvisionner de vivres et d'appareux pour la réparation des bâtiments, on ne peut être payé qu'en marchandises, vu qu'il n'y a pas d'exportation de l'argent et de l'or en ces pays et que les monnaies françaises, si par hasard on en apportait, n'y auraient point cours (DAHLGREN, 1907: 247-248).

En respuesta, Madrid no aportó solución alguna y se limitó a confirmar las leyes prohibicionistas. Esta cuestión no fue secundaria si Francia sólo enviaba navíos de guerra, pero en el caso de los corsarios el problema era evidente. Armados por particulares, el interés de los armadores era el de enriquecerse con las presas enemigas, pero también con la práctica del comercio con sus aliados.

La actitud del gobierno de Versalles fue muy ambigua y sujeta a las relaciones comerciales con la América española. Por un lado, estaba la prohibición del comercio en el Mar del Sur y, por el otro, el acuerdo de las autorizaciones para enviar los navíos. Por ejemplo, la navegación de Danycan de 1701 realmente no

⁹ El 22 de octubre de 1702 la escolta del conde de Châteaurenault así como el transporte que le acompañaba fue totalmente destruido en el puerto de Vigo por las fuerzas reunidas en bajeles ingleses y holandeses.

buscar pasar a reprimir armadores que participaban en tráfico ilícitos. Si los armadores eran todavía poco abundantes durante los primeros años del conflicto fue debido a la intervención oficial, pero el contrabando se amplió a partir de 1705 cuando el rey de Francia acordó la entrega de pasaportes con la finalidad

de laisser partir des ports de son royaume quelques vaisseaux pour aller dans la mer du Sud et y négocier, si les vice-rois et gouverneurs du pays leur en veulent donner la permission... et comme le Roi ne veut leur donner aucun titre public, ni autoriser de son nom leur entreprise, il est nécessaire que les passeports contiennent quelque autre destination, comme pour aller aux îles d'Amérique, faire des découvertes, ou autres prétextes.¹⁰

Aunque las permisiones debían ser limitadas, esta decisión abrió las puertas al contrabando que se desarrolló considerablemente a partir de 1705. En América, el comercio por el Mar del Sur se hizo bajo la tolerancia oficial de las autoridades coloniales españolas. Esta tolerancia fue más o menos forzada, pues los navíos franceses, armados en guerra, no temieron mucho a la Armada del Mar del Sur, cuya base era El Callao y se encontraba en alto estado de deficiencia. Además, los capitanes franceses ofrecieron sus servicios a las autoridades españolas para luego poder comerciar más libremente. En varias ocasiones

acceptèrent avec empressement la demande des autorités espagnoles d'aller à la recherche de corsaires anglais entrés dans la Mer du Sud moyennant de larges facilités de négociations commerciales à Callao (LESPAGNOL, 1997: 606).

A partir de 1709, a causa de los eventos militares y de la situación financiera catastrófica de Francia, Luis XIV planeó obtener condiciones de paz aceptables y deshacer las relaciones con España. El gobierno de Madrid aprovechó esto para endurecer su posición contra los contrabandistas franceses. Pero el comercio galo por el Pacífico no se detuvo.

4. PROYECTOS FRANCESES A LO LARGO DEL MAR DEL SUR

Hay que recordar que la llegada de comerciantes franceses a las costas asiáticas formó parte de un proceso más amplio en el que otras potencias europeas previamente establecieron tratos comerciales en las costas asiáticas. Desde fines del siglo XVI, y en el ánimo de atacar posesiones hispanas y portuguesas, los holandeses extendieron sus navegaciones hasta el Índico y en el XVII tomaron Batavia. Este lugar se convirtió en la base de operaciones de la Compañía holandesa de las Indias Orientales (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* o VOC) creada en 1602, y que permitió extender el comercio neerlandés hasta Japón y la isla de Formosa (PINAR, 2009: 36-42). En el caso de los ingleses, si bien en 1600 éstos habían creado su Compañía de las Indias Orientales (*East Indian Company* o EIC) no fue sino hasta la década de 1630 que sus miembros negociaron con 10 AN, B3 132, folio 132. Lettre de Chamillart à Pontchartrain du 25 août 1705.

autoridades portuguesas de Macao (*Convenção do Goa*) su arribo a las costas chinas para así evitar que las naves lusas fueran atacadas por los neerlandeses (PIRES, 1994: 41-51). Pronto esas navegaciones se incrementaron tras la ocupación que la corona inglesa hizo sobre Bombay (territorio cedido en 1661 a la corona británica tras el matrimonio de Catarina de Braganza con Carlos II), lo cual permitió establecer intercambios regulares con Cantón (PIRES, 1994: 73-91).¹¹ Los franceses se insertaron a esos avances pues tras la creación de la Compañía Francesa de las Indias Orientales (*Compagnie Francaise des Indes Orientales*) en 1664, y del posterior permiso que recibieron en 1673 para establecer una factoría en Pondichéry (en las costas de Coromandel), paulatinamente los galos extendieron sus negociaciones a las costas chinas (HAUDRÈRE y LE BOUËDEC, 2011: 5 y 48-53).

Como antes se dijo, cuando los franceses recibieron licencias para transitar por Tierra de Fuego y comerciar con Chile y Perú, en el marco de la Guerra de Sucesión española (1701-1713) sus embarcaciones inundaron las cotas americanas. Como antes se indicó, LESPAGNOL (1997: 522) señala que entre 1701 y 1716 ingresaron al Pacífico 155 naves francesas en su mayoría provenientes de Saint Maló.¹² Por su parte, José Ángel Barrio (2015: 124) calcula que entre 1700 y 1715 se registraron 130 naves francesas comerciando a lo largo de las costas del virreinato peruano bajo el pretexto de que habían llegado al Mar del Sur persiguiendo a corsarios ingleses. Pronto algunas de esas embarcaciones también dirigieron sus derrotas hacia las costas asiáticas (PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 88-97).¹³ Hubo también ocasiones en que los franceses iban en sentido contrario, es decir que desde la India viajaban a Manila (BARRIO, 2015: 123; BONIALIAN, 2012: 241-244). Si bien al principio la presencia gala fue poco numerosa en los mares de China, la posibilidad de hacer escala en Filipinas permitió que llegaran a formular algunos proyectos que aseguraran su tránsito entre las costas americanas y las asiáticas. Para ello, tuvieron que retomar informaciones sobre los tratos transpacíficos.

Hay que recordar que oficialmente éstos sólo debían hacerse entre Nueva España y Filipinas. Dichos tratos se habían autorizado desde el siglo XVI y únicamente Nueva España podía recibir los géneros asiáticos y remitir plata para financiar la administración insular a través de los Galeones de Manila. No obstante, era usual que indirecta o incluso ilegalmente llegara a Acapulco plata peruana que también se remitía a Filipinas. Las travesías transpacíficas alcanzaron cierta regularidad y de ellas se hicieron diversas relaciones, además de cartografía que señalaba la ruta que usualmente seguían los galeones. Estas son las fuentes de las que los navegantes y comerciantes galos quisieron echar mano. Por ello, según explica Denis Nardin, los franceses comenzaron a revisar y traducir al francés algunos informes españoles referentes al comercio transpacífico. Ejemplo de ello fue la propuesta lanzada en 1701 por M. de Louvine, administrador naval de Brest, quien, basándose en un reporte sobre el comercio filipino, proponía una expedición comercial a Manila. Otro ejemplo se vio cuando en 1705 llegó una

11 Un trabajo detallado sobre la presencia inglesa en las costas chinas véase PUGA (2009).

12 Sobre estas incursiones también puede verse Mariano BONIALIAN (2012: 228).

13 El mismo Pérez-Mallaína explica que muchas autoridades peruanas se quejaban de esa presencia porque los franceses llegaban en naves sin artillería, por lo que evidentemente no eran de guerra y por tanto sus fines eran mercantiles.

propuesta al Ministerio de Marina francés en la que se señalaban las ventajas de contar con un asentamiento en aguas asiáticas y por ello se sugería la ocupación de Mindanao. Un caso más se vio cuando en 1708 el capitán Nicolas de Frondat hizo mapas de las islas Babuyanes, señalando el estrecho entre éstas y el norte de Luzón e indicando su utilidad en las navegaciones transpacíficas desde Tierra de Fuego hasta las costas de China y Japón e incluso conectando dichos territorios con las costas de la California (NARDIN, 2004: 3-4) (Figura 1).



Figura 1. Nicolas de Frondat, *Carte du voyage de Mr. de Frondat commandant le vaisseau le St. Anthoine dans les Mers du sud de la Chine et du Japon pendant les années 1707, 708, 709, 1710 et 1711, 1711*. Fuente: Gallica <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb44322959k> [consulta: 28/05/2018].

Otro ejemplo de los proyectos franceses puede verse con el manuscrito hecho por el oficial de mar Jean de Monségur, quien en 1707 llegó a Nueva España convoyando la flota española que se dirigían a Veracruz. Este oficial, durante su estancia en México, hizo una relación detallada sobre el estado en el que se encontraba el comercio de ese virreinato, de su relación con el del Perú y con las islas Filipinas; en especial, en su informe hizo referencia a la forma en que Francia podría beneficiarse de dichos contactos (BERTHE, 1994: vii-xxiii). Este navegante consideraba al archipiélago filipino una carga para la corona hispana en la que además se cometían diversas irregularidades pues en el comercio de la zona, que servía para cargar los Galeones de Manila que viajaban a Acapulco, intervenían

ilegalmente múltiples embarcaciones de musulmanes de los sultanatos aledaños (llamados moros) así como de otras potencias europeas. Así lo explicó:

Todas las naciones de Europa que están establecidas en las Indias Orientales negocian ahora con estas islas; las más de las veces usan el pabellón y nombre de estos moros para hacer este comercio. Por esta causa, estos últimos años los navíos de Manila trajeron a Acapulco muchas clases de mercancías de Francia, Inglaterra y Holanda, mientras que antes era desde Acapulco que se llevaba a Manila lo poco que se necesitaba para el consumo de estas islas (MONSÉGUR, 1994: 204).

Por otro lado, Monségur sugería que los tratos que España realizara con Filipinas debían hacerse desde Cádiz, es decir que las embarcaciones se dirigieran a Tierra de Fuego para posteriormente pasar a Perú, desde donde viajarían a Manila y posteriormente podrían regresar a las costas americanas; es decir, sugería la ruta que ya estaban poniendo en práctica los franceses (NARDIN, 2004: 5-6). Más allá de proponer que los franceses se insertaran mejor e incrementaran su presencia en las redes comerciales asiáticas, además de conectar éstas con el comercio americano, el relato de Monségur sugiere diversas formas en las que los franceses podrían hacerse cargo del abasto de géneros tanto asiáticos como europeos de las costas americanas, y esto a su vez evidencia cómo Francia proyectaba diversos intereses sobre el Pacífico, y cómo para ello las Filipinas serían punto estratégico para lograrlo.

5. LAS EXPEDICIONES FRANCESAS POR EL PACIFICO ASIÁTICO

La mayoría de las expediciones francesas se preocuparon por los viajes entre Europa y América, aunque algunas embarcaciones hicieron circuitos más complicados para unir las costas americanas a las de Asia. En las expediciones hacia el comercio del Mar del Sur participó la Compañía de las Indias Orientales, cuyos financiamientos se habían reducido debido a la guerra, y fueron promovidos por Pontchartrain (Kaepelin, 1908: 430).¹⁴ En julio de 1706, una escuadra de tres naves (*Maurepas*, *Toison d'Or* y *Saint-Louis*) salió de la Bretaña para dirigirse al Perú. El jefe de la escuadra era M. de la Vérunne y la *Toison d'Or* fue dirigida por el capitán Boisloré. La expedición es bien conocida gracias al diario de viaje escrito por este último y que se conserva en el servicio hidrográfico de la Marina.¹⁵ El propósito de la expedición fue auxiliar a las factorías francesas en la costa de la India pero, como a la salida de la misma los directores de la Compañía no habían podido ponerse de acuerdo respecto a la ruta de regreso, ésta se dejó a voluntad de la escuadra y a las circunstancias. Después de una discusión de los capitanes, y a causa de la falta de provisiones, se decidió dividir la escuadra y que sólo el *Saint-Louis* fuera a las Indias Orientales por el estrecho de Magallanes y posteriormente viajara por el cabo de la Buena Esperanza. Esta tentativa fue

14 «Il n'était possible de conjurer la ruine qu'en puisant à l'interminable sources de richesses de la mer du sud» (DALGREN, 1909: 202).

15 AN Marine 4JJ47

un fracaso. Las ganancias de la operación no pudieron cubrir los salarios de los oficiales y de sus tripulaciones. Finalmente, los accionistas de la Compañía, cansados de todas las decepciones financieras, propusieron a los armadores de Saint Maló tomar en sus manos el comercio con la India. Estos últimos estaban muy interesados en los mercados asiáticos pues dominaban perfectamente los circuitos de la plata americana, metal absolutamente indispensable para realizar transacciones en India o en China. Como escribió el historiador Herbert Lüthy, «la prise en charge de la Compagnie des Indes éfaillante par les grands négociants de Saint-Malo maîtres du commerce d'Espagne montre combien ces deux volets de l'économie mondiale de l'époque sont inséparables» (Lüthy, 1959: t. I 96). Así, las expediciones que conectaron Europa, América y Asia se multiplicaron.

En cuanto a Filipinas, desde fines del siglo xvii Francia se interesó en este archipiélago. En 1665, los agentes de la Compañía de la Indias y Siam, escribieron: «on peut se procurer aux Philippines du sucre, des coquillages et surtout des pesos».¹⁶ Durante la Guerra de Sucesión de España, múltiples memorias elogiaron los recursos de esa posesión española, así como el interés que Francia puso en mantener ahí una relación comercial. Así, en 1705, el armador Danycan sugirió a Pontchartrain «d'envoyer trois navires à l'île de Mindanao et autres, non possédées par les puissances de l'Europe, fort riches en mines d'or et épiceries» (Nardin, 1976: 9). Estas propuestas se enfrentaron a la hostilidad de los españoles y eso explicaría que el permiso solicitado en 1709 por el navegante francés Jean Boisloré, quien pretendía una licencia para viajar de Lima a Manila, le fuera negado (Nardin, 2004: 4). Hubo que esperar hasta la década de 1710 para ver naves francesas entrar en los puertos filipinos. Al respecto, Denis Nardin narra cómo en 1712 el capitán Burnet hizo escala en Manila con su embarcación la *Reine d'Espagne*; en 1713 el capitán Bouynot, en su nave *Saint Louis*, regresó algunas veces a Manila e incluso en la zona hizo presa de cuatro embarcaciones (portuguesa, inglesa, china y holandesa);¹⁷ o bien el caso del capitán Pierre Buisson quien en su nave *Francois d'Argouges* entre 1713 y 1714 hizo escala en Manila (NARDIN, 2004: 4-6). Así también José Ángel del Barrio hace referencia a nueve barcos franceses que entre 1708 y 1713 hicieron escala en Guam en su tránsito de las costas sudamericanas a las chinas; incluso uno de esos viajes regresó a Perú pasando frente a las costas de la California (Barrio, 2015: 126).¹⁸ En realidad estas travesías dejan ver que las aventuras galas cada vez intentaban más ocupar regiones del

16 AN, Col., C1 22, folio 159.

17 La *Grande Reine d'Espagne*, de 280 toneladas, hizo escala en Manila del 23 de febrero al 17 de marzo de 1712; el *Saint Louis* estuvo en Manila del 26 de febrero al 12 de abril de 1713.

18 Hay que recordar que desde fines del siglo xvii las Marianas transitaron por un proceso de evangelización promovido por la Compañía de Jesús, en gran medida impulsado por Luis XIV de Francia, además de la reina Mariana, regente de España. Dichos religiosos habían incrementado su presencia en diversos puntos de Asia, aunque las relaciones del archipiélago se llevaban a cabo principalmente con Filipinas y Nueva España ya que eran posesión hispana y el gobernador del lugar recibía también situado novohispano. Si bien el nuevo impulso misional se justificaba por sus fines evangelizadores, es evidente que había interés de los franceses por extender su presencia en la zona y eso explica las relaciones que hicieron sobre sus avances por Siam y Camboya, así como las hagiografías que se redactaron sobre los jesuitas martirizados a manos de los chamorros. Sobre el tema puede verse el estudio introductorio que hace Alexandre Coello en Morales & Le Gobien, 2013: 25-96.

Pacífico, tanto americano como asiático. Es importante señalar que ante dichas incursiones las autoridades hispanas (metropolitanas, americanas y filipinas) reaccionaron y dictaron diversas cédulas en las que se prohibía cualquier arribo de embarcaciones francesas e incluso se llegaron a hacer algunas capturas (PÉREZ-MALLAÍNA, 1982: 97-105). Lo probable es que el caso de Boisloré fuera ejemplo de ese proceso pues con su detención se advertía e intentaba frenar las incursiones transpacíficas de los navegantes galos.

6. EL VIAJE DE BOISLORÉ Y SU PROCESO

En 1716 el embajador de Francia en Madrid, el duque de Santainan, a través de un memorial, solicitó la libertad de un navío francés y de su capitán, los cuales habían sido detenidos por el gobernador de Filipinas en 1714. Esto se pedía tras la solicitud de los comerciantes franceses Menan Duplessis y V. Coquelin, quienes eran dueños de dicha embarcación. El memorial explicaba que la nave detenida llevaba por nombre *L'Eclair* (Relámpago) y su porte era de 350 toneladas, montaba 32 piezas de artillería y contaba con 85 tripulantes bajo el mando de Juan Boisloré.

Hay que explicar que en 1709, mientras que Francia estaba en negociaciones por obtener la paz y Luis XIV afirmaba que no concedería más permisiones para ir al Mar del Sur, el capitán Boisloré (quien había participado en la expedición de 1706 de la Compañía de las Indias) sometió a las autoridades francesas un nuevo proyecto. Su objetivo era equipar dos navíos para ir a Lima y después atravesar el Pacífico para llegar a Manila y, desde ahí regresar a Francia pasando por la India. El 24 de abril de 1709, el ministro Pontchartrain hizo llegar esta proposición a Amelot, embajador en Madrid, para que la presentara al rey de España. La documentación indica que se expuso el proyecto: «de l'armement de deux vaisseaux pour aller le long de la côte du Chili à Lima, prendre les missionnaires que S.M.C. envoie aux Philippines pour les y porter et connaître l'état du pays».¹⁹ Actuando de esta manera, el rey se protegía de cara a España sin tomar «la responsabilité d'une décision qui ne pourrait qu'avoir une fâcheuse répercussion sur les négociations de paix engagées» (DALGREN, 1907: 584). La expedición de Jean de Boisloré se hizo a la mar un año y medio más tarde, el 12 de octubre de 1710, y partió de Brest con un permiso acordado únicamente para ir a China con la prohibición de penetrar en el Mar del Sur. Boisloré, desde Port-Louis, comandó el bajel *L'Eclair* de 300 toneladas, 30 cañones y 140 hombres de tripulación,²⁰ el cual fue armado por Jourdan, Menant-Duplessis, Guillois y Compañía.

En su tránsito hacia Tierra de Fuego, en 1710 la *Éclair* apresó a un navío portugués frente a las costas de Brasil y su carga, compuesta de vino y aguardiente, fue vendida en Buenos Aires por 13 mil pesos. Posteriormente los franceses cruzaron el Cabo de Hornos el 15 de noviembre y arribaron a Concepción el 21 de diciembre; después visitaron Valparaíso, Arica, Pisco y El Callao donde hicieron

¹⁹ AAE, Espagne, Correspondance politique 195, folio 354.

²⁰ El número de tripulantes varía del que se registró en la detención hecha en Manila. Es posible que durante la travesía el número de tripulantes descendiera y por eso las cifras registradas no coinciden.

algunas compras.²¹ Además, en esas costas, donde permanecieron cerca de seis meses, vendieron los géneros europeos que llevaban (fierro, acero, cera, castores, lienzos, papel, ropa de lana y otras mercancías que tuvieron un valor aproximado de 36 o 37 mil pesos) así como la nave capturada.²²

Posteriormente la *Eclair* cruzó el Pacífico y esta travesía se hizo sin problema, según fue escrito por el jesuita Florentine de Bourges quien se embarcó en El Callao:

Je me rendis aussitôt à son bord, et dès le lendemain on mit à la voile : c'était le premier jour de mars de l'année 1713. Nous eûmes trois mois d'une navigation très douce : les vents alizés qui règnent sur cette mer nous portèrent très commodément aux îles Mariannes. Comme le galion d'Espagne que je venais chercher n'avait pas encore paru, je résolus de l'attendre dans l'île de Guahan [Guam], où nous avions mouillé» (tomado de AIMÉ-MARTIN, 1839: 151).²³

Después de la escala en Guam, la *Eclair* partió hacia Cantón, donde se compraron diversos géneros asiáticos. Pero durante su estancia en ese puerto el capitán Boisloré se enteró de que se buscaba apresar embarcaciones francesas en respuesta a las acciones del corsario Bouynot quien había capturado a una nave china proveniente de Batavia, así como a otras embarcaciones que transitaban en los mares de Levante. Ante esta situación, el 11 de noviembre de 1713 la *Eclair* salió con sigilo de las costas chinas e intentó pasar por el estrecho de Malaca, pero no pudo hacerlo ya que estaba vigilado por navíos de guerra que intentaban apresar a Bouynot. Boisloré volvió a hacerse a la mar, pero un temporal lo obligó a regresar y el 25 de noviembre de 1713 llegó al puerto de Salamagre «qui est par les 17° 25' de latitude dans la province d'Ilocos» (DAHLGREN, 1907: 488).²⁴

Tras avisar al alcalde del lugar que haría reparaciones ahí, y de recibir algunos refrescos, se le sugirió se trasladase al puerto de Soloc Soloc pues ahí conseguiría mejores pertrechos. Luego de pasar dos meses y veinte días reparando su embarcación en ese lugar, recibió orden de trasladarse a Manila o continuar viaje. Supo además que en esos momentos el corsario Bouynot estaba en ese puerto vendiendo sus botines, por lo que temió que el llamado que se le hizo tuviera por objetivo apresarlo. Boisloré decidió zarpar el 21 de febrero de 1714 y tomar dirección al Perú. No obstante, en su tránsito vio dos navíos con pabellón español que le ordenaron amainar velas y posteriormente lo condujeron a Manila (DAHLGREN, 1907: 513).

21 El viaje a Chile fue detalladamente descrito por el padre Labbe, quien era pasajero del navío. Ver *Lettres édifiantes et curieuses*, tome VIII, 1781: Lettre du père Labbe, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Labbe, de la même Compagnie, à la Conception de Chili ce 8 janvier 1712.

22 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

23 El padre Florentin de Bourges se dirigía a Pondichéry, a donde llegó a fines del año de 1714.

24 Desde las fuentes españolas el proceso es mencionado en AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

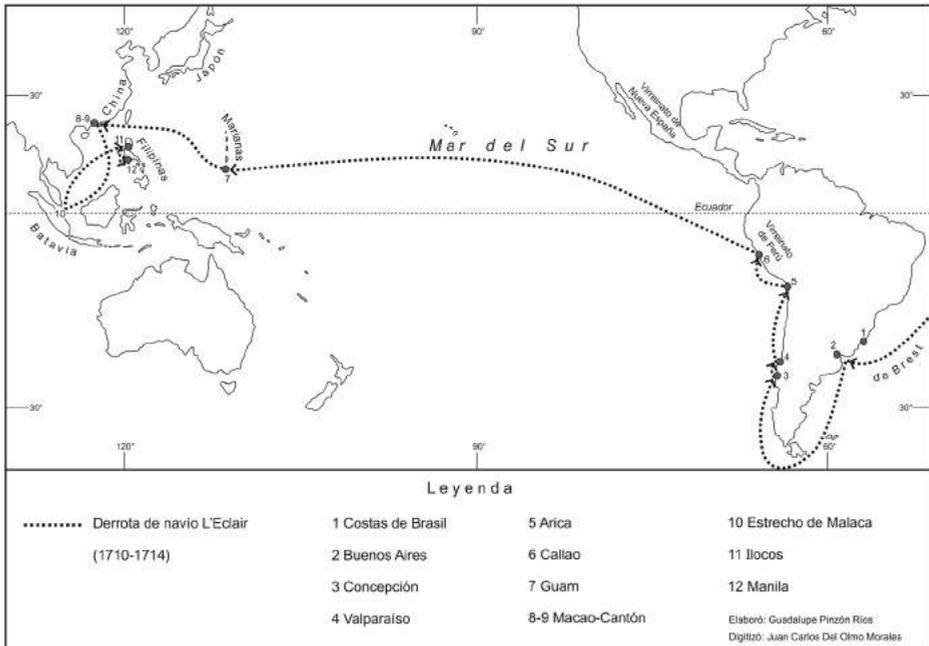


Figura 2. Derrota transpacífica del navío L'Eclair.

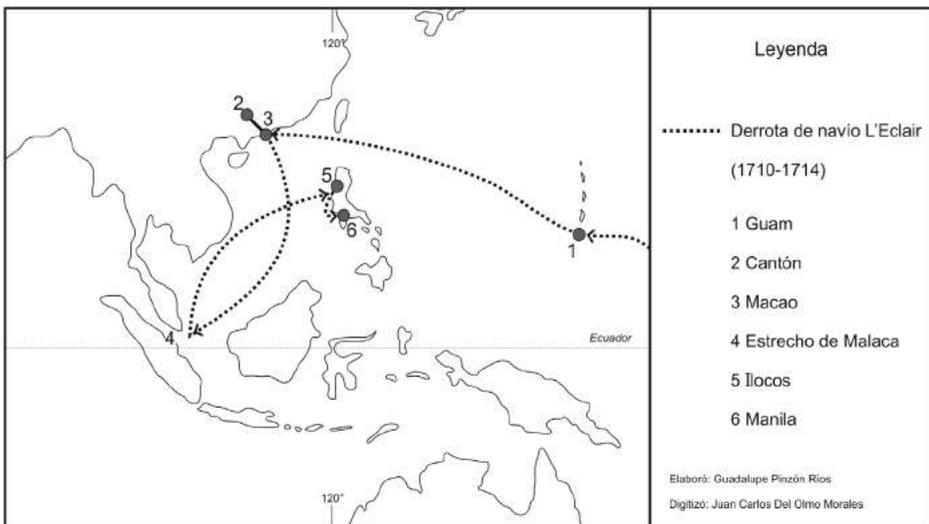


Figura 3. Derrota del navío L'Eclair en aguas asiáticas.

Luego de mostrar sus pasaportes, las autoridades filipinas le informaron a Boisloré que sus documentos eran falsos.²⁵ El 22 de octubre se ordenó la confiscación de la *Eclair*; posteriormente fue desarmada y su carga rematada en almoneda pública.²⁶ Boisloré fue enviado a prisión, de la cual no sería liberado sino hasta 1718.²⁷ Su tripulación fue enviada a Cavite y posteriormente repatriada en una nave de San Maló llamada *François d'Argouge*, la cual dirigía el capitán Pierre Buisson. Esta nave había hecho escala en Manila del 24 de marzo de 1713 al 18 de octubre de 1714, donde hizo fructíferas transacciones al vender mercaderías de Europa y Bengala, donde había parado antes (DAHLGREN, 1907: 513; NARDIN, 2004: 5).²⁸

En realidad, el problema de esta expedición fue que en los documentos de Boisloré se indicaba que se le autorizaba pasar a Cantón y Lampon, y aun cuando pudiera parar en costas peruanas no tenía permiso de comerciar en ellas, lo cual sí se hizo como el mismo Boisloré indicaba. Además, por la naturaleza de los géneros chinos llevados en la embarcación francesa se pensó que su intención era regresar a Perú para venderlos, por lo que se trataba también de un crimen “de voluntad sin ejecución.” De este caso el gobernador de Filipinas, conde de Lizárraga, dio aviso al Consejo de Indias en carta de 21 de julio de 1714.²⁹ Se reiteró en dicho informe que el pasaporte de Boisloré no incluía licencia para comerciar en los mares del Sur:

Después de haber exhibido una patente o licencia de Su Majestad Cristiana y otra del grande Almirante de Francia, en que se le concede pueda pasar con dicho navío a los puertos de Cantón o Limpo (sic) del reino de la China, prohibiéndoles el comercio en los mares del Sur con pena de confiscación del bajel y mercancías y multa de 50 mil libras francesas, y por no haber constado de despachos de Vuestra Majestad lo aprendieron y trajeron con su barco y gente al puerto de Cavite, que visto en el acuerdo con su inventario de los libros y papeles que se le cogieron por donde resultaba más comprobación de ser su vuelta al Perú se le dio por voto consultivo de una declaración por bien aprehendida la persona del referido capitán don Juan de Boislore su navío y gente y continuar su aseguración pasando a su inventario y reconocimiento de su carga con asistencia de un oficial real y citación del Fiscal.³⁰

Para revisar el caso se ordenó una nueva remisión del expediente al Consejo de Indias.³¹ Y entre esos documentos se incluyeron cartas del mismo Boisloré donde por un lado se quejaba de maltratos sufridos a lo largo de su estancia en prisión y por otro denunciaba las irregularidades en las que las autoridades filipinas estaban envueltas. En principio, explicó que su estancia en

25 Aunque así se indica en el documento, es probable que los documentos no fueran falsos, sino que más bien no incluían licencia para llevar a cabo actividades comerciales.

26 Mariano BONIALIAN (2012: 244) dice que la carga fue rematada por 90,856 pesos.

27 Hay que aclarar que aunque se le liberó de prisión no salió de Filipinas sino hasta algunos años después como se mencionará más adelante.

28 La orden de expatriar a los tripulantes franceses se ve en AGI, Filipinas 224, N.1, f. 98-98v. Madrid 6 oct 1725. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

29 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

30 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

31 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

las costas chilenas se debió a la ayuda que prestó al gobernador del lugar don Juan Andrés Vitari, igual que había pasado en Valparaíso por solicitud de don Juan de Velasco de Cobarrubias; dicha ayuda consistió en permitir que se usara la nave apresada en las costas de Brasil para llevar materiales desde Concepción hasta Valparaíso a fin de fortificar esa ciudadela y reparar todas las cureñas que estaban podridas; incluso Boisloré informó que en esa labor habían participado sus carpinteros durante varios meses.³² Por tanto, el capitán francés reiteraba que su estancia en las costas chilenas no violaba las órdenes del virrey peruano quien además había remitido una cédula «para que todos los navíos franceses se limitaren para oponerse a la escuadra inglesa en que venía embarcado el marqués de Corpas».³³ Por lo anterior, según Boisloré, su estancia de varios meses quedaba justificada, además de que no había recibido pago alguno por sus servicios.³⁴ No obstante, aunque la cédula del virrey peruano indicaba que los franceses se limitasen a oponerse a los ingleses, lo probable es que eso implicara que no podrían comerciar, situación que Boisloré no acató.

La revisión del caso hecha en el Consejo de Indias resultó en la orden de dar aviso al embajador francés de que el comiso de la nave *Eclair* estaba terminado y que no había duda de su correcta captura ya que:

el despacho de Francia les prohíbe pasar a comerciar a la Mar del Sur, como expresamente se declara en la patente con que iba este navío, ...y aunque según lo que resulta de los autos en el estado que vienen es muy conforme a la declaración del comiso por la justificación que traen de haber comerciado este navío en el reino del Perú y que su tornaviaje de la China era con ánimo de volver a comerciar en el sur.³⁵

Pese a la noticia de que el caso estaba cerrado, por nuevas solicitudes enviadas por Boisloré volvieron a hacerse algunas revisiones. Y en las misivas del francés, además de denunciar los maltratos a los que dijo estar sometido, volvió a avisar de los contrabandos acontecidos regularmente en el archipiélago filipino.³⁶ Es en estas últimas denuncias donde pueden verse tanto el crecimiento de navegaciones galas como la presencia e interacciones comerciales con otras potencias europeas en torno a las Filipinas.

Por su parte, en Versalles el Consejo de Marina intentó obtener indemnización por la presa del navío detenido, como se indica en varias misivas. Ejemplo de ello fue la carta enviada el 14 de marzo de 1718 donde se ordenaba al embajador de Francia en Madrid, el duque de Saint-Aignan «continuer ses instances en faveur

32 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 42v-42v. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

33 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 43. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

34 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 43v. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

35 AGI, Filipinas 94, N. 86. Madrid, 22 sep 1717. Consulta sobre el decomiso del navío francés L'Eclair.

36 La carta memorial de Boislore fue remitida el 13 de marzo de 1720 y 11 noviembre 1721 porque se hizo una solicitud de la restitución de nave y mercaderías; ambas misivas fueron enviadas al Consejo de Indias. AGI, Filipinas 224, N.1, f. 61-64. Madrid 28 junio 1723. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

des armateurs». ³⁷ Por otro lado, se llevaban anteriores quejas contra Boislóré «qui, malgré ses engagements, aurait commercé dans les mers du sud». ³⁸

Al final, en España se decretó que el comiso fue bien hecho y que la incautación de la nave *Eclair* y la venta de sus géneros estuvieron justificadas pues se comprobaban las transacciones hechas en las costas peruanas. Por ello Boislóré quedó como prisionero, tanto en el fuerte de San Felipe de Cavite como posteriormente en el de Santiago de Manila. ³⁹ El navegante francés permaneció detenido en las Filipinas durante 14 años, aunque al parecer se le dejó en libertad en la ciudad. ⁴⁰ Esto se ve cuando en 1730 solicitó se le diera compensación monetaria por los años que pasó detenido sin que se le pagaran alimentos (lo cual era lo normal con los prisioneros de guerra) y con dicha compensación resarciría las deudas contraídas durante su captura. Además, pedía que se le concediera como merced el pueblo de Tambobong (extramuros de Manila con 150 tributarios) ya que este era el lugar del que era natural su esposa, con quien tenía un hijo varón. Finalmente, pedía le permitieran regresar a su nación, pues sabía que esto era posible gracias a dos memoriales en los que se había autorizado se le enviara a Cádiz. ⁴¹ Decía además que estaba agradecido con el gobernador Fernando Valdéz Tamón por lo que había hecho por él; aunque esto no se explica, es probable que dicho funcionario le permitiera transitar por Manila y convivir con la sociedad. Esto se sugiere ya que en 1730 Boislóré fue uno de los personajes consultados por el piloto Henrique Herman cuando elaboró su propuesta para que los Galeones de Manila utilizaran una nueva ruta, la cual transitaría por el Norte de Luzón tal y como habían hecho varios franceses. Dicho tránsito fue explicado con detalle por Boislóré quien incluso dijo que en Cantón conoció a varios navegantes franceses que desde las costas sudamericanas se dirigieron a las chinas transitando por las islas Babuyanes. ⁴²

Podría decirse que los testimonios de Boislóré, en aras de lograr su libertad, también mostraron tanto la presencia gala en torno a las Filipinas así como la forma en la que las travesías marítimo-comerciales de otras potencias europeas se incrementaban en torno a ese archipiélago.

37 AN B7 107, Le Conseil au duc de Saint-Aignan du 14 mars 1718.

38 ANOM, C19, folios 74-79.

39 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 98-98v. Madrid 6 oct 1725. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*.

40 Según explica Manuel-Reyes GARCÍA HURTADO (2011: 57), en el Antiguo Régimen los soldados capturados eran enemigos mientras empuñaban las armas, pero al terminar el conflicto los lazos de caballerosidad los unían a sus captores. Esto permitió que se les hicieran concesiones y que por ello tuvieran la oportunidad de escribir sobre sus capturas y experiencias en ellas desarrolladas. Esto puede extrapolarse a miembros de armadas y eso explicaría que Boislóré pudo escribir diversas misivas y describir sus experiencias y observaciones sobre Filipinas.

41 El primer documento fue fechado en Madrid, 9 enero 1718 y el segundo en San Lorenzo, 31 agosto 1722. En ambos se indica la orden de remitir a Boislóré a Cádiz AGI, Filipinas 224, N.1, 92-93v. Manila, 29 junio 1730. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*. No hay registro en estos expedientes que indiquen si este navegante volvió a Francia.

42 AGI, Filipinas 95 N. 1, f. 74v-75. Santa Cruz, 27 mayo 1730. Réplica de Henrique Herman. La propuesta de la nueva derrota sugerida ha sido estudiada con detalle en DÍAZ-TRECHUELO (1956), BAUDOT (2013: 341-377) y BARRIO (2012).

7. PRESENCIA DE OTRAS EMBARCACIONES EN LOS TESTIMONIOS DE BOISLORÉ

Es importante recordar que en los mares asiáticos se practicaban muchas navegaciones e intercambios, y que algunos de ellos, directa o indirectamente, alcanzaron las costas filipinas pese a que oficialmente en ellas estaba prohibido comerciar con extranjeros. No obstante, como ya se ha mostrado, diversas transacciones se llevaban a cabo en el archipiélago por contar éste con la plata que llegaba de Nueva España (YUSTE, 2011: 29). Estos intercambios fueron descritos por Boisloré. Por ejemplo en cuanto a los holandeses, el navegante francés mencionó que durante su estancia en Cantón los padres de la Compañía de Jesús y un capitán inglés que también comerciaba en ese lugar (y que antes había parado en Batavia y Malaca) le comentaron que varias naves holandesas salieron a esperar a sus navíos provenientes de Japón para evitar que sufrieran algún ataque del corsario francés Bouynot; no obstante, la presencia de ese tipo de naves no era inusual.⁴³ Ejemplo de ello era la noticia sobre la presencia de un navío holandés que iba de Batavia a Ternate pero que un viento contrario la obligó a recalar en las islas Carapa, donde fue detenido por el alcalde mayor. El capitán de esa nave, Thomas Brengon, fue llevado como prisionero al fuerte de Santiago en Manila, donde también estaba Boisloré. No obstante, a diferencia del francés, el navegante holandés sólo estuvo prisionero cerca de dos meses pues se temieron represalias de los neerlandeses, quienes además frecuentemente alcanzaban las costas filipinas para llevar nuez moscada, canela y pimienta que eran enviadas a Nueva España en los Galeones de Manila.⁴⁴ Boisloré también mencionó que muchas de esas remisiones se hacían en naves portuguesas, como se vio cuando el 4 de junio de 1715 entró el navío llamado *La María Theresa* procedente de Batavia, cuyo capitán era el portugués Manuel Perera, y se le permitió comerciar sus cargas de nueces moscadas, pimienta, canela así como otras mercaderías.⁴⁵ Esto evidenciaba que a través de terceras personas los holandeses regularmente traficaban en las costas filipinas. Pese a que el comercio con portugueses tampoco estaba permitido, lo cierto fue que los contactos con Macao fueron regulares y tolerados;⁴⁶ esto también fue comentado por Boisloré quien dijo que cuando a él lo llevaban preso se toparon con un navío portugués al que no quisieron apresar diciendo que tenía pasaporte de su majestad, documento que según el francés nunca fue exhibido.⁴⁷

43 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 46-47. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

44 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 40v-41. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair. Boisloré explicaba que esas especias se sacaban de Batavia y posteriormente eran llevadas a Ternate, de donde ya podían ir a Filipinas. La sugerencia fue que podrían producirlas en Mindanao y con ello eliminar los contactos con los holandeses. El tema no era nuevo sino que en otros momentos ya se había discutido, lo que hace probable que el navegante francés retomara la idea en sus manuscritos. Sobre esa propuesta ver Barrio, 2012: 227-291.

45 AGI, Filipinas 224, N.1, 54v-55. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

46 Los contactos entre Macao y Manila por diversas causas son descritos a lo largo del trabajo de Pires, 1994.

47 AGI, Filipinas 224, N.1, f 39. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

La presencia de todas esas embarcaciones se debía a que había posibilidad de llevar a cabo transacciones comerciales. Boisloré, en su afán de denunciar a las autoridades filipinas, acusaba al castellano de que él era el único que hacía comercio y controlaba las transacciones de las otras islas filipinas, y que en especial ese comercio era realizado con holandeses de Batavia cuyas naves, bajo bandera de portugueses, constantemente alcanzaban las costas del archipiélago. Esos tratos usualmente se pagaban con los dineros provenientes de Nueva España. La plata americana terminaba en Bengala, Batavia, Malaca, Madrás y Surat, por no mencionar China, desde donde arribaban anualmente 18 o 20 embarcaciones. Boislore decía que tan regular era la presencia de embarcaciones extranjeras que anualmente se podía contar la llegada de tres naves portuguesas, tres o cuatro inglesas, tres o cuatro holandesas de Batavia, dos moras de Surat, y cuatro o cinco armenias. Todas ellas descargaban para que sus mercaderías fueran llevadas en los galeones que iban a Acapulco.⁴⁸ Esta situación no era desconocida pues desde tiempo atrás las mercaderías que se cargaban en los galeones procedían de factorías como Surat, Batam o Madrás (YUSTE, 2011: 101-108). No obstante, la relevancia del testimonio de Boisloré es que, por su detalle, enriquece el conocimiento que se tiene sobre la forma en la que en torno a las Filipinas se llevaban a cabo los tratos con extranjeros.

8. LOS GALOS Y SUS CONTACTOS CON BOISLORÉ

Es probable que Boisloré tuviera distintos encuentros con otros navegantes franceses pues con frecuencia hizo referencia a ellos. Por ejemplo, cuando estuvo en Soloc Soloc se le había aconsejado no moverse del lugar porque en Manila había muchas enfermedades que estaban afectando a las embarcaciones que arribaban, y entre ellas se mencionaron las galas pues «los demás navíos franceses perdían mucha gente».⁴⁹ Posteriormente cuando Boisloré ya estaba detenido, éste navegante pudo remitir cartas en francés al Consejo de Indias en las que explicaba su situación.⁵⁰ Mientras que la primera fue enviada en el Galeón de Manila *Santo Christo*, gracias a la ayuda de miembros de la Compañía de Jesús, la segunda fue enviada en una embarcación de Saint Maló llamada *François d'Argouges*⁵¹ (antes mencionada), la cual había hecho comercio de géneros de Europa en Manila (bretañas, cera, cintas, galones de oro y plata, sombreros, hierro y otras cosas), además de llevarse como pasajeros al ingeniero Juan Suscara y a dos religiosos dominicos que escapaban de la «tiranía del gobernador».⁵² Es decir que al menos con esta última embarcación llegó a tener comunicación, y por ello pudo mencionar de su arribo y transacciones realizadas. No parece que esto fuera inusual pues también llegó a mencionar que, antes de esta embarcación, habían

48 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 24-26. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

49 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 47. Manila 8 dic 1715 Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

50 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 3-4. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair. Esas cartas fueron revisadas en el Consejo en 10 de abril de 1723.

51 En el documento dice Francisco Dargonge

52 AGI, Filipinas 224, N.1, f. 24-26. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío L'Eclair.

llegado otras naves galas que pudieron hacer negocios, aunque lo probable es que lo mencionara para mostrar que a los otros no los habían detenido mientras que él seguía prisionero. Así fue explicado:

Tomo la libertad de decir a Vuestra Majestad que vuestras órdenes y las de su Santidad solo se ejecutan según la voluntad de vuestro gobernador y de vuestros consejeros pues de cuatro navíos franceses que son vendido y comprado vuestro gobernador difunto sacó muy buena cantidad de dinero y lo que no quiere dar nada respecto de hallarme en un puerto desierto a ciento y cincuenta leguas de Manila donde no podía comerciar con dicho difunto gobernador.⁵³

Por otro lado, cuando Boisloré dio testimonio sobre el proyecto del piloto Henrique Herman, aseguró que entre 1714 y 1716 pasaron por el norte de Luzón catorce navíos franceses procedentes de Perú y a cuyos capitanes llegó a conocer en Cantón.⁵⁴ Dijo que algunas de esas naves pararon en las Filipinas, y Boisloré mencionó que en 1713 tres naves francesas (*San Luis*, *San Francisco* y *Reina de España*) pararon en Cavite. El comandante de esa escuadra, Enrique Boinot, explicó que por orden del monarca francés se dirigieron a las Indias de España de la parte del Sur para perseguir a algunos corsarios enemigos, pero como no pudieron capturarlos quisieron cumplir con su segunda orden que era pasar a las Indias Orientales para recoger efectos de la Compañía Real de Francia; no obstante, como desconocían la zona se dirigieron a Manila a solicitar bastimentos y materiales para carenar sus naves así como para pedir un piloto experimentado que los ayudara a pasar por el estrecho de Sonda o el de Malaca en la época en la que el monzón lo permitiera. Como esas naves no llevaban cargamentos peruanos, las autoridades filipinas las auxiliaron y las dejaron continuar viaje. Y aunque no se indica la derrota seguida, lo que es evidente es que también los navegantes galos incrementaban su tránsito por aguas asiáticas y por tanto es probable que sus registros por la zona también se multiplicaran.⁵⁵ La travesía no había sido distinta a la de Boisloré, pero la comprobación del comercio hecho en Perú sí lo fue.

9. COMENTARIO FINAL

Tras la captura y proceso de Boisloré las naves francesas redujeron sus incursiones en torno a Filipinas pues incluso la corte española presionó a la francesa para que castigara a los navegantes galos. Más adelante, en 1716, incluso se ordenó que todo francés avecindado en el archipiélago filipino fuera expulsado y obligado a regresar a Europa; no obstante, varios de ellos pudieron quedarse siempre que se registraran y pagaran su respectivo indulto. Sin embargo, la desconfianza a su presencia llevó a que continuaran algunas expulsiones y que

⁵³ AGI, Filipinas 224, N.1, f. 38-38v. Manila 8 dic 1715. Expediente sobre el comiso del navío *L'Eclair*.

⁵⁴ AGI, Filipinas 95 N. 1, f. 74v-75. Santa Cruz, 27 mayo 1730. Réplica de Henrique Herman.

⁵⁵ AGI, Escribanía, 405B, Leg. 3, f. 4-4v. Manila, 6 febrero 1713. Sobre entrada de francesas a Cavite; Barrio, *Filipinas*, pp. 125 y 167-176.

en 1720 y 1721 se dictaran cédulas en las que se prohibía la admisión de cualquier embarcación procedente de Francia bajo el pretexto de evitar los contagios que se padecían en los puertos galos.⁵⁶ Esto no significa que el comercio francés desapareciera, sino que muchas veces tuvieron que practicarlo a través de terceros como el caso de naves de armenios o de malabares que en ocasiones llevaban franceses registrados como pilotos. De esta forma lograron mantener su comercio en torno a Filipinas a lo largo del Setecientos.⁵⁷

10. REFERENCIAS

- AIMÉ-MARTIN, L., dir. (1839): *Lettres édifiantes et curieuses concernant l'Asie, l'Afrique et l'Amérique*, s/e, Paris.
- AMELOT DE GOURNAY, M.J., ed. (1864): *Correspondance de Louis XIV avec M. Amelot, Aubry*, 2 vols., Paris.
- ANÓNIMO (1781): *Lettres édifiantes et curieuses écrites par des missions étrangères. Memoires d'Amerique, tome VIII*, Chez Merigot, Paris.
- BAENA, A.; LAMIKIZ, X. (2014): «Presencia de una diáspora: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800», *Revista de Indias*, 74 (262): 693-722.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2012): *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, CSIC, Sevilla.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2015): *Filipinas y la Guerra de Sucesión española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Castilla Ediciones, Valladolid.
- BAUDOT, M (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782» en S. BERNABEU y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla: 341-377.
- BENTLEY J.H. (1999): «Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis», *Geographical Review*, 89 (2): 216-217.
- BLUSSE, L. (1999): «Chinese Century. The Eighteenth Century in the China Sea Region», *Archipel*, 58: 107-129. <https://doi.org/10.3406/arch.1999.3537>
- BONIALIAN, M. (2012): *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, México.
- DAHLGREN M.E.W. (1907): *Voyages français à destination de la Mer du Sud avant Bougainville*, Imprimerie National, Paris.
- DÍAZ-TRECHUELO, M. DE L. (1957): *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, EEHA, Sevilla.
- GARCÍA HURTADO, M.R. (2011): *Soldados sin historia. Los prisioneros de guerra en España y Francia a finales del Antiguo Régimen*, Ediciones Trea, Gijón.
- HAUDRÈRE, P.; LE BOUËDEC, G. (2011): *Les compagnies des Indes XVIIe-XVIIIe siècles*, Editions Ouest-France, Rennes.

⁵⁶ Al parecer varios de los franceses que pagaron el indulto habían formado parte de la tripulación de Boislore (BARRIO, 2015: 131-136).

⁵⁷ NARDIN, (2004: 7-10) da ejemplos de travesías posteriores que mantuvieron los tratos franceses en las costas asiáticas, Por su parte, BAENA y LAMIKIZ (2014: 693-722) ejemplifican la forma en la que navegantes armenios se habían insertado en el comercio en torno a las Filipinas.

- KAEPPÉLIN, O. (1908): *La Compagnie des Indes orientales et François Martin*, Paris.
- LESPAGNOL, A. (1997): *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Presses Universitaires de Rennes, 1997, 2 vols.
- MALAMUD, C. (1986): *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- MONSÉGUR, J. (1994): *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, introducción y estudio introductorio de Jean-Pierre Berthe, UNAM, IIH, IFAL, CEMCA, México.
- MORALES, L. Y LE GOBIEN, C. (2013): *Historia de las islas Marianas*, estudio y edición de Alexandre Coello de la Rosa, Polifemo, Madrid.
- NARDIN, D. (1976): "La France et les Philippines sous l'Ancien Régime", *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 63 (230): 5-43. <https://doi.org/10.3406/outre.1976.1893>
- NARDIN, D. (2004): *France and the Philippines. From the Beginning to the End of the Spanish Regime*, translated from the French by María Theresa J. Cruz, National Historical Institute, Philippines.
- PEREZ-MALLAÍNA, P.E. (1982): *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*; EEHA, CSIC, Sevilla.
- PINAR, S. (2009): *El Explorador del Índico. Diario de viaje de Francisco Noroña (1748-1788) por las islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, CSIC, Ediciones Doce Calles, Madrid.
- PIRES, B.V. (1994): *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI-XIX*, Museu Marítimo de Macau, Macau.
- PUGA, R.M. (2009): *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Centro Científico e Cultural de Macau, Lisboa.
- YUSTE, C. (2011): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1700-1815*, UNAM, IIH, México.

Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo XVII

*Insulindian Late Loves:
Manila and the Sultanate of Makassar in the 17th Century*

Jean-Noël Sánchez Pons
Université de Strasbourg
Faculté des Langues
<https://orcid.org/0000-0001-6219-5825>
cestchezsanchez@gmail.com

Recibido: 10/02/2019; Revisado: 14/10/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

Este artículo tiene como objetivo estudiar la relación que entablaron las Filipinas con el sultanato de Macasar, en articulación con el sector mercantil portugués, durante el siglo XVII. Partiendo de un análisis de la difícil integración hispana en el mundo malayo, reconstituye la progresiva estructuración de las conexiones entre los españoles y el emporio sulawesiano, para estudiar finalmente las modalidades de estos intercambios en su fase de mayor intensidad, entre los años 1640 y 1660, época de la independencia de Portugal y del decisivo avance de la VOC neerlandesa hacia la imposición de su monopolio comercial sobre el Este insulindio.

Palabras clave: Filipinas, Macasar, portugueses, VOC, Comercio.

Abstract

This article aims to study the relationship between the Philippines and the Sultanate of Makassar, in coordination with the Portuguese trading community, during the 17th century. Starting with an analysis of the difficulties of Spanish integration into the Malay world, it recounts the progressive structuring of connections between the Spanish and the Sulawesi emporium. The article ultimately focuses on the modalities of these exchanges in their phase of greatest intensity, between the years 1640 and 1660, era of Portuguese independence and the decisive advance of the Dutch VOC in its imposition of a commercial monopoly on East Insulindia.

Keywords: Philippines, Makassar, Portuguese, VOC, Trade.

*L'amour, hélas !
vient trop tard et s'en va trop tôt*
Charles Nodier, Piranèse, 1837.

1. INTRODUCCIÓN

La historia del reino de Gowa-Tallo, más conocido como el sultanato de Macasar, ha suscitado un notable interés historiográfico en el campo de los estudios dedicados al espacio del Sudeste Asiático. Desde la perspectiva de la propia historia de las entidades políticas autóctonas de Insulindia, es decir, de este mundo malayo¹ que se convertiría en gran parte al islam entre finales del siglo XIII y el siglo XVII, el proceso de formación y afianzamiento de esta poderosa estructura estatal del sur de la isla de Célebes, o Sulawesi, presenta sin lugar a duda un interés mayor. En consecuencia, pudiéndose además apoyar sobre la existencia de crónicas locales que narran su proceso de consolidación política (CUMMINGS, 2007) y de testimonios del siglo XVII (NAVARRETE, 1676; GERVAISE, 1688), varios estudiosos (REID, 1983; PELRAS, 1985; CUMMINGS, 2002; GIBSON, 2005) contribuyeron de forma decisiva al mejor entendimiento de la configuración propia a este sultanato del Este insulindio. Igualmente, las grandes figuras políticas del reino (REID, 1981, 2000), el intenso desenvolvimiento de Macasar en el comercio archipelágico (MEILINK-ROELOFSZ, 1962; VILLIERS, 1990; REID, 1993), su confrontación con la Compañía de las Indias Orientales holandesa -VOC- (ANDAYA, 1981) son todos temas extensamente discutidos por la historiografía.

Por otra parte, las interacciones entre Macasar y los portugueses del *Estado da Índia* han sido el objeto de la precoz atención del ilustre Charles Ralph Boxer (BOXER, 1967). Las fuentes sacadas a luz por Hubert Jacobs en su trabajo de compilación de documentos sobre las misiones jesuitas en la región (JACOBS, 1988) y el trabajo de Maria do Carmo Mira Borges (MIRA BORGES, 2005) permiten hoy en día entender con precisión en qué consistieron las relaciones luso-macasares en los siglos XVI y XVII.

En la medida en que, a partir de los años 1640, las actividades mercantiles de los españoles de Filipinas con Macasar estuvieron claramente conectadas con la masiva presencia portuguesa en el sultanato, y que la creciente agresividad holandesa hacia éste se debió precisamente a esta política de libre apertura a los competidores europeos de la VOC en el contexto de la lucha hispano-neerlandesa en torno a las Molucas, muchos de los estudios previamente mencionados evocan, de una forma o de otra, el protagonismo de Manila durante la edad de oro del sultanato sulawesiano. Sin embargo, a pesar de haberse abordado en algunos trabajos dedicados al estudio de la colonia filipina a mediados del siglo XVII, en particular en la monografía de Ana María Prieto Lucena sobre el mandato del gobernador Sabiniano Manrique de Lara (PRIETO LUCENA, 1984) y en la reciente tesis doctoral de José Miguel Herrera Reviriego (HERRERA REVIRIEGO, 2014), esta relación no ha sido considerada en sí misma, es decir, desde sus orígenes y a partir del análisis específico de la configuración propia de la colonia española de las islas del Poniente.

1 No cabe confundir la noción de mundo o archipiélago malayo, la cual consiste en un concepto político-cultural, con la de etnia malaya o pueblo malayo, mucho más restringida ya que se limita en principio a la isla de Sumatra, las islas Riau, las costas de Borneo, la Península malaya y al sur de Tailandia.

Esta carencia se explica sin duda por el hecho de que, en Asia, los españoles privilegiaron el comercio con Asia oriental a una integración mercantil en la red de los sultanatos del sudeste asiático, como en cambio lo hicieron los portugueses y tras ellos los holandeses. Por tanto, vista a la luz de lo que fue efectivamente la historia de Filipinas como tendencia y permanencia, la relación entre Manila y Macasar puede fácilmente aparecer como un mero anexo de este otro anexo que fueron las Molucas. Por supuesto, no se trata aquí de hacer caso omiso de la conexión portuguesa puesto que, como se verá a continuación, la conexión entre Filipinas y Macasar estuvo profundamente determinada por las vicisitudes de las relaciones hispano-lusas en Asia. El objetivo será entonces aquí de observar esta relación tripartita desde el otro ángulo íbero, a partir de fuentes archivísticas hispanas hasta el momento poco o nunca explotadas.

Con vistas a cumplir con esta meta, la primera parte de este trabajo volverá largamente sobre el paradójico lugar ocupado por España en el archipiélago malayo, en el que se instaló en Filipinas y más tarde en Molucas, sin que sin embargo lograra realmente integrarse en él. A continuación, tras una rápida aclaración del contexto de afirmación de Macasar como emporio comercial de mayor importancia y de sus relaciones con el comercio portugués, se analizará detenidamente el contexto y el significado del surgimiento del sultanato del sur de Célebes en el horizonte hispano a partir de la segunda década del siglo XVII. Finalmente, en un tercer momento, se estudiará la trama compleja en la cual se inscribe el período de auge de los intercambios mercantiles tripolares entre Manila, el sector mercantil portugués y el sultanato de Gowa-Tallo, en una época marcada por la desvinculación oficial de Portugal con respecto a la monarquía hispánica y el afán de los actores comerciales locales y europeos de resistir la arrolladora monopolización por parte de la VOC de los flujos mercantiles de la región. Se intentará así entender lo que estuvo en juego en este encuentro tardío de los españoles con el espacio comercial insulindio, es decir el contenido y las modalidades de estas interacciones, lo mismo que lo que pudieron significar en términos de mutación de las perspectivas y prácticas manileñas.

2. ESPAÑA E INSULINDIA: UNA CITA FALLIDA

Cristóbal Colón había cruzado el océano Atlántico en busca de la borrosa Asia de las especias que el relato de los viajes de Marco Polo le dejaba vislumbrar. Fernando de Magallanes, quien había participado en 1511 en la toma de Malaca, máximo emporio malayo que aseguraba la junción entre las Asias del Sur y del Sudeste, tenía en cambio una idea mucho más clara del lugar de origen de las especias más preciosas cuando, en 1519, zarpó en dirección a las Molucas. El viaje y la vida del renegado portugués acabaron en Filipinas, dejando la responsabilidad del resto del periplo a Juan Sebastián Elcano, quien iba a visitar

al sultanato de Brunéi antes de alcanzar las Islas de la Especiería² y su *Syzygium aromaticum*, el clavo de giroflé que entonces sólo por aquellos lares crecía, en las cercanías de las islas Banda y de su preciada nuez moscada. El marinero vasco volvió en 1523 con una colección de acuerdos de paz entablados con autoridades borneanas y moluqueñas,³ mientras Antonio Pigafetta (PIGAFETTA, 2011) incluyó un léxico malayo, la *lingua franca* del espacio insulindio, en su relato de la primera circumnavegación. Las expediciones de García Jofre de Loaisa de 1525 y la de Álvaro de Saavedra de 1527 también acabaron en las Islas de las Especies. Ahí, los supervivientes se enfrentaron con los portugueses, pudiendo algunos de ellos familiarizarse con la región, como fue el caso de Andrés de Urdaneta, que se quedó en Molucas hasta 1535 (LOBATO, 2009). Y si la firma del tratado de Zaragoza en 1529 pondría provisoriamente fin a la lucha entre los portugueses, aliados con el sultán de Ternate, y los españoles, acogidos por las autoridades de la isla de Tidore,⁴ no impidió que fuese también en Molucas donde iba a morir Ruy López de Villalobos en 1546, tras un nuevo viaje lanzado en 1542 que dio su nombre al archipiélago filipino.

Esta corta reseña de los acontecimientos, por lo demás sobradamente conocidos, que antecedieron el nacimiento del Asia hispánica, muestra hasta qué punto el proyecto asiático de los españoles previo a su instalación efectiva en Filipinas estuvo determinado por el objetivo de asentarse en las Molucas, es decir un eslabón de la cadena de sultanatos marítimos del archipiélago malayo que conformaba la parte más oriental de la ruta de las especias sobre la cual los portugueses se empeñaban en superponerse.

En 1565, Miguel López de Legazpi por fin instaló a España en Extremo Oriente. Tanto geográfica como étnicamente, las islas Filipinas formaban –y siguen formando– parte del mundo malayo. Antes de la llegada de los españoles, el archipiélago, si bien ocupaba una posición relativamente marginal en los circuitos comerciales del sudeste asiático, estaba indudablemente integrado en la economía regional (JUNKER, 1999). Dentro de este espacio, las autoridades de la pequeña isla de Joló fueron las primeras, en la segunda mitad del siglo xv, en convertirse al islam, gozando así de una mayor conexión cultural, política y mercantil con la red de ciudades-Estado musulmanas que se estaba estructurando en el área (LOMBARD, 1990; FEILLARD, 2001). En el siglo xvi, el credo coránico se implantó también en la gran isla de Mindanao y, desde Brunéi, en el norte del archipiélago, entre estos *Luções* –o sea, los habitantes de la isla de Luzón– que evocó el portugués Tomé Pires en su descripción de las comunidades extranjeras presentes en el sultanato de Malaca escasos años después de su caída en manos lusas (PIRES, 1944: I, 133-134).

2 En un sentido estricto, las Molucas son las islas de Ternate, Tidore, Motir, Makian y Bachan. Sin embargo, más ampliamente, el topónimo puede referirse al conjunto de las islas menores del este insulindio que abarca la isla de Halmahera y sus anexos, lo mismo que las islas de Seram y Ambón, las islas Banda y hasta sus vecinas meridionales (Wetar, Babar, Tanimbar, Aru...).

3 AGI, Indiferente, 1528, 1. Borneo-Molucas, 01 octubre 1521-17 diciembre 1521. Libro de paces y amistades entabladas por la expedición de Juan Sebastián Elcano.

4 La dinámica política en las Molucas históricas consiste en efecto en un poder bicéfalo contrastivo articulado en torno al antagonismo entre las pequeñas islas de Ternate y Tidore (FRAASEN, 1987; ANDAYA, 1993).

En un primerísimo tiempo, en continuidad con el periodo anterior durante el cual el archipiélago había sido una mera coartada para acercarse al *Maluco*, las Filipinas seguían siendo concebidas como una base de inserción dentro de un mundo malayo que, de hecho, surgió espontáneamente ante los españoles, como lo atestigua el encuentro tan violento como fortuito con un barco bruneano en las aguas de Bohol en 1565.⁵ Sin embargo, la oposición portuguesa a su instalación en una zona que supuestamente les reservaban los tratados de Tordesillas y Zaragoza, la cual desembocó en un bloqueo de varios meses a finales de 1568, obligó a los españoles a renunciar provisionalmente a las Molucas y a reorientar sus expectativas hacia el norte de la región. Se había sabido de la existencia de Luzón tan pronto como en 1565, con ocasión de un viaje exploratorio que llevó a los españoles a Butuan. Allí, encontraron a mercaderes de la isla septentrional, que primero imaginaron situada cerca de Borneo.⁶ Dos años más tarde, los hispanos ya habían conectado mentalmente a los «moros de Luzón» con el comercio de China.⁷ En 1570, Guido de Lavezares pudo así presentar a Madrid una alternativa de trascendente alcance para los tiempos venideros: una instalación con base en Cebú, en la perspectiva de acercarse a las disputadas Molucas, o un asentamiento en Manila, con vistas a tener acceso al Imperio del Medio.⁸

El error de localización de 1565 no había sido fortuito: *Maynila* era efectivamente una joven ciudad-Estado creada recientemente como una extensión del sultanato de Brunéi y de su familia reinante como avanzada en la conquista de los mercados del Asia continental, constituyendo así el eslabón más septentrional de la ruta musulmana de las especias. Resulta aquí fundamental recalcar la contundente diferencia entre lo que habían hecho los portugueses en Malaca y lo que iban a construir los españoles tras la toma de *Maynila* en 1571. En efecto, en vez de superponerse al circuito comercial preexistente como lo hicieron los lusos (THOMAZ 1978, 2000; VILLIERS, 1987), los hispanos hicieron *tabula rasa* de lo preexistente para construir una ciudad española que tuviera vocación de asumir las funciones de capital de una nueva colonia según el modelo ya implementado en América. Se puede por lo tanto hablar de un verdadero proceso de *desinsulindización* del archipiélago filipino, en la medida en la que las poblaciones nativas, pronto referidas como *indios*, resultarían desconectadas de su entorno geográfico inmediato y sometidas a un proceso de evangelización que se valió con innegable eficiencia de los métodos misioneros ya desarrollados en América, enfatizando significativamente las crónicas religiosas el hecho de que, si no hubieran llegado los españoles, las poblaciones hubiesen abrazado el islam, como ocurrió justamente en la mayor parte del mundo Malayo.

Desde Manila, las apetecibles perspectivas de provecho económico y evangélico reorientaron rápidamente las energías hispanas hacia el imperio Ming (OLLÉ, 2000). Aun así, la vinculación originaria de Manila con el mundo malayo salió nuevamente a la luz en 1578, con ocasión del supuesto complot tramado por

5 Cebú, 1565. Relación del viaje a Filipinas por Miguel de Legazpi (BLAIR y ROBERTSON 1903, II: 205–206). Infelizmente, no hemos tenido acceso al documento original.

6 AGI, Filipinas, 34, 1. Cebú, 28 mayo 1565. Carta de Andrés de Mirandaola.

7 AGI, Fil., 29, 5. Cebú, 26 julio 1567. Carta de los oficiales reales de Filipinas.

8 AGI, Fil., 29, 12. Panay, 25 mayo 1570. Carta de los oficiales reales de Filipinas.

Brunéi para restablecer a la familia del antiguo rajá. Ello motivó la organización de una expedición punitiva que permitió a los españoles establecer un contacto con el sultanato del norte de Borneo, el de Joló y los Maguindanao de Mindanao, esto sí en una perspectiva fundamentalmente militar y poco propicia a futuras relaciones amistosas. El gobernador Francisco de Sande aprovechó la ocasión para coleccionar información sobre puertos de la Península Malaya tales como Patani o Pahang,⁹ e incluso escribió al rey para proponer la conquista de Java.¹⁰

Si bien su sucesor Gonzalo Ronquillo encargó al capitán Gabriel de Ribera el reconocimiento de la costa borneana hasta la península malaya (MORGA, 2007), su atención estuvo claramente focalizada sobre el comercio manileño de productos asiáticos, que procedían cada vez más de China, con América. En cambio, a principios de los años 1580, la noticia de la unión de las coronas ibéricas reintegró las Molucas en las perspectivas hispanas. A raíz de una petición de ayuda por parte del gobernador luso de la región,¹¹ después de que los portugueses hubieran sido expulsados de Ternate en 1575, reposicionándose mal que bien en Tidore y Ambón, los españoles lanzaron una primera expedición con el objetivo de reconquistar las Islas de las Especies para el rey ibérico en 1582. De hecho, en 1583, los oficiales de Filipinas podían escribir que ya había empezado a entrar en Manila el clavo adquirido con ocasión de esta primera jornada.¹² Sin embargo, ni las pocas fuerzas enviadas en 1582, ni las que las siguieron en 1583 y 1585 bastaron para imponerse sobre las fuerzas ternateñas, y la más ambiciosa expedición de 1593, capitaneada por el gobernador Gómez Pérez Dasmariñas, tuvo que ser cancelada tras el asesinato de este último. El sueño moluqueño iba a quedar así entre paréntesis hasta principios del siglo XVII, en beneficios del vano proyecto de conquista de Camboya y sobre todo de las jugosas ganancias otorgadas por la exportación de productos chinos hacia Nueva España, cada vez más articulada en torno a una colaboración tan fructífera como conflictiva con unos portugueses de Macao que pronto habían entendido las perspectivas económicas que les proporcionaba el mercado americano accesible desde Manila.

No obstante, en 1600, la entrada del holandés Oliver van Noort en la bahía de Manila cambió repentinamente el significado de Molucas y, más generalmente, de la presencia hispana en Filipinas. Asia se convertía brutalmente en la translación del conflicto que en Europa oponía la monarquía con las provincias neerlandesas rebeldes. Tras una última operación fracasada contra Ternate en 1603, el amago acabó convirtiéndose en realidad: los holandeses se apoderaron de las Molucas en 1605, expulsando a los portugueses que huyeron hacia Manila. La VOC, creada en 1602 para unificar las iniciativas neerlandesas en torno a una única empresa, había realizado la acción, a los ibéricos correspondía la reacción. Y si, la poderosa armada dirigida por Pedro Bravo de Acuña reconquistó por fin el archipiélago del clavo en 1606, el éxito sería poco duradero.

9 AGI, Fil., 6, 3, 34. Manila, 29 julio 1578. Carta del gobernador Francisco de Sande.

10 AGI, Fil., 6, 3, 35. Manila, 30 mayo 1579. Carta del gobernador Francisco de Sande.

11 AGI, Fil., 29, 11. Tidore, 1582. Carta del capitán mayor de Molucas Diogo de Azambuja al gobernador Gonzalo Ronquillo.

12 AGI, Fil., 29, 43. Manila, 18 junio 1583. Carta de los oficiales de Filipinas.

En primer lugar, hace falta enfatizar en el hecho de que las interacciones hispano-bátavas en Molucas estuvieron marcadas por un claro desequilibrio entre el potencial militar movilizable por las fuerzas españolas y los medios bélicos –y antes que nada navales– de los que disponían los holandeses. La «conquista» de 1606 no había dado lugar a una verdadera confrontación con las fuerzas bátavas, ya que gran parte de los bajeles de la VOC estaban entonces movilizados en las aguas del estrecho de Malaca para intentar tomar la ciudad lusa. Tras la partida del gobernador, las tropas españolas en Molucas sólo pudieron contar con dos galeotas, dos champanes y algunas embarcaciones ligeras.¹³ En 1607, los holandeses enviaron a Molucas una flota de ocho navíos e instalaron en Ternate su cuartel general en Asia: el fuerte Malayu, posteriormente bautizado Orange. Si bien, como se verá a continuación, el conflicto experimentó altibajos que pudieron mantener en cierta medida la esperanza de que había allí una guerra que los españoles podían ganar, la tendencia general fue al arrinconamiento de las posiciones hispanas, resultando la presencia española efectiva abocada a la lógica del presidio, es decir al estacionamiento en una serie de baluartes¹⁴ de los cuales las tropas salían escasamente.

En segundo lugar, cabe recalcar la sorprendente configuración económica en la que se va a inscribir la Especiería para España. Mientras la VOC logró rápidamente granjear ingentes beneficios que pudo invertir en el fortalecimiento de su dispositivo militar (ISRAEL, 1989: 67-79; PARKER, 1993: 163), los españoles no aprovecharon como se pudiera esperar el tan anhelado giroflé moluqueño. En efecto, a pesar de que la «reconquista» de las Islas de las Especias suscitara la redacción de varios proyectos tocantes a la *conducción del clavo*, en 1610, se decidió inesperadamente dejar el beneficio económico de la compraventa de especias a la pequeña comunidad portuguesa de Tidore. En consecuencia, si bien, infringiendo sus propias normativas, la Corona pidió rápidamente a los gobernadores de Filipinas que procurasen rescatar algunas cantidades de clavo, y si la presencia hispana en éste hasta 1663 dio indudablemente lugar a diversos tráficos lucrativos, se puede afirmar que el valor mercantil de las «Molucas españolas» fue globalmente muy poco significativo en lo que al Estado respectaba (SÁNCHEZ PONS, 2013).

Quedaría por lo menos la casi indefectible alianza entablada entre los reyes de España y Tidore, que perduró desde la llegada de Elcano a Molucas en 1521 hasta el final de la presencia española en el archipiélago, en la segunda mitad del siglo XVII. Pero esta amistad entre los monarcas españoles y el sultán de Tidore no implicó mayores interacciones fuera del ámbito muy reducido de las cuestiones logístico-estratégicas en el marco de una guerra anfibia en una zona de estrechas dimensiones.

13 AGI, Patronato, 47, 21. Ternate, 31 marzo 1607. Relación del maestro de campo Juan de Esquivel.

14 La sola isla de Ternate abrigaría al mismo tiempo los fuertes Orange (Malayu), Hollandia (Toluco), Willemstadt (Tacome), Calamata del lado holandés y, para los españoles, Nuestra Señora del Rosario, San Pedro y Santa Lucía de Calamata (distante de un tiro de mosquete de su homónimo neerlandés), apoyados por las fortificaciones de San Lucas del Rumen y San José del Cobo, en la costa de Tidore que hace directamente frente a Ternate.

Por fin y por supuesto, el mayor, más duradero y más estrecho contacto que las Filipinas españolas mantuvieron con el mundo interconectado de los sultanatos malayos se dio en su propia frontera, la que se estableció con las etnias musulmanes del sur del archipiélago, en Sulú –Joló, Tawi tawi– y en Mindanao –Maguindanao, Maranao– tras el fracasado intento de conquista de Mindanao por Esteban Rodríguez de Figueroa en 1595. Las «guerras moras», marcadas por las periódicas razias marítimas realizadas por las flotas musulmanas contra las islas controladas por los españoles y las fases de conquista o pacificación española de esta región del Sur –en particular, durante la época que aquí nos interesa, en la primera parte del largo mandato de Sebastián Hurtado de Corcuera [1635-1644]– fueron así una constante de la vida de la colonia hasta finales de la época colonial; un problema interno, esencialmente tratado, como en Molucas, a través de una lógica del presidio (CRAILSHEIM, 2014), más que una interacción con el exterior.

De hecho, esta guerra perenne de mediana intensidad encuentra también en parte su explicación en la aniquilación de las redes comerciales musulmanas preexistentes que hemos subrayado en el caso de Manila. En efecto, siendo también vasallo de Brunéi, el sultanato de Joló tenía una actividad económica centrada en la exportación de productos locales –nidos de golondrinas, pepinos de mar, caparazón de tortugas– hacia *Maynila* para abastecer el mercado chino. Tras la aniquilación del antiguo socio comercial, tuvo que reorientar sus actividades mercantiles, especializándose en la captura de poblaciones vecinas para venderlas como esclavos, lo que facilitó el desarme impuesto a los indígenas sometidos a la autoridad española y el agrupamiento de los individuos en el seno de pueblos nuevos en el marco de la evangelización. En cuanto a los Maguindanao, su plena integración en la Insulindia musulmana lo mismo que su apertura al comercio globalizado se hizo irónicamente a expensas y en contra de España. En efecto, mientras, en el marco de su conflicto con los españoles, entablaron relaciones diplomáticas y comerciales con la VOC (LAARHOVEN, 1989), fue en el marco del llamado a la yihad contra los españoles que lanzó en 1655 cuando el jefe maguindanao Kudarat convirtió su título local de «kachil» en el de «sultan». (MAJUL, 1973: 178).

En definitiva, se puede afirmar que, al contrario de los portugueses, neerlandeses y hasta ingleses, quienes hicieron de la integración en los circuitos comerciales de la Insulindia musulmana un objetivo fundamental en su primera implantación en Asia, España, claramente, no logró integrarse en un mundo malayo que, a partir de su instalación en Filipinas –un archipiélago que desconectó de sus nexos con el resto de este espacio político, económico y cultural– parece haber penetrado a pesar suyo, es decir en una postura mucho más reactiva que creativa.

3. MANILA Y MACASAR: EL CONTEXTO DE UN ENCUENTRO

Y, sin embargo, surgió Macasar. El potentado del suroeste de Célebes apareció tardíamente en el panorama manileño de los posibles. Si exceptuamos

la mención a Macasar en la carta redactada a mediados de los años 1520 por uno de los tripulantes de la nao Trinidad que quedaron atrapados en Molucas tras la partida de la *Victoria* de Elcano (SCHURHAMMER, 1963: 515) y la afirmación de Gaspar Gómez, hermano lego jesuita que hizo de espía de Gómez Pérez Dasmariñas para preparar la desdichada expedición a Molucas de 1593 según la cual hubiera visitado Macasar a finales de los años 1580,¹⁵ la más antigua ocurrencia española oficial que hemos podido encontrar aparece en una carta del gobernador de Ternate del 21 de septiembre de 1616.¹⁶ En ella, Jerónimo de Silva [1612-1617] se dirigía al rey de Tidore para anunciarle que dos navíos holandeses que habían ido a Macasar para negociar acuerdos con el sultán fueron sorprendidos por barcos españoles, lo que, por cierto, supone una anterioridad de las visitas hispanas al puerto sulawesiano que confirma la Carta Anua de la provincia jesuítica de Cochín –de la que dependía la misión de Molucas, la cual siguió a cargo de los jesuitas portugueses hasta 1654– de 1608.¹⁷

Los portugueses comenzaron a frecuentar la gran isla de Célebes a partir de 1523, cuando el capitán mayor de Maluco António de Brito envió a Simão de Abreu para que reconociera la región del norte de Sulawesi con vistas a abrir una ruta de Molucas a Malaca alternativa a la que daba la vuelta a Borneo por el Oeste. En 1534, el nuevo capitán de Ternate Tristão de Ataíde organizó desde Molucas una expedición para «descobrir os Macaçares» y el oro que se suponía abrigaba su reino. Su sucesor António Galvão recibió la visita de dos príncipes de las cercanías de Macasar que se convirtieron al cristianismo. En los años 1540, dos mercaderes, António de Paiva y Manuel Pinto, frecuentaron la región del suroeste de Célebes. Sin embargo, estas visitas no dieron lugar a mayor involucramiento y fueron tan esporádicas como los pasajes de misioneros en la región (MIRA BORGES, 2005: 35-45).

El reino de Gowa se formó durante el siglo XIV, en una época en la que sus contactos con el resto de Insulindia y hasta con las otras formaciones políticas del sur de Célebes eran todavía muy limitados. Un siglo más tarde se separó en dos entidades, Gowa y Tallo, siendo éste mucho más implicado en el comercio marítimo que aquel, un Estado cuya prosperidad estaba todavía basada en el cultivo intensivo del arroz. Reunificados tras una guerra de conquista emprendida por Gowa a principios del siglo XVI, el nuevo reino bicéfalo, ayudado en esto por la introducción de las armas de fuego, se lanzó en una serie de campañas militares contra los otros pueblos del sur de Sulawesi a las que sólo los bugis de Bone lograron resistir (REID, 1983; CUMMINGS, 2002; PELRAS, 1996). A pesar de los intentos de islamización desde Java y Molucas, Macasar se resistió durante todo el siglo XVI a la adopción del islam y solicitó a Malaca el envío de misioneros. Finalmente, en 1605, el rey de Macasar Alauddin [1593-1639] y sobre todo su canciller Matoaya [1593-1636], que constituía bajo el título de *karaeng* una segunda autoridad política

15 AGI, Fil., 79, 60. c. 1605. Memorial de Gaspar Gómez.

16 Ternate, 21 septiembre 1616. Carta del gobernador Jerónimo de Silva al rey de Tidore (CODOIN, LII, 1868: 398-400).

17 Cochín, 25 noviembre 1608. Carta Anua de la provincia jesuítica de Cochín (JACOBS, 1984: doc. 35, 123).

junto con el *sumbanco* de acuerdo con el modelo bicéfalo del Estado de Gowa-Tallo, decidieron que su reino iba a adoptar oficialmente la religión de Mahoma.

Esta decisión permitió en efecto asentar la legitimidad en el mundo malayo de esta formación política reciente. Igualmente, la adopción del islam potenció la integración del reino en la red de los sultanatos mercantiles insulindios, sin que esto pusiera en tela de juicio sus buenas relaciones con los portugueses. Lo mismo que para las otras comunidades mercantiles de la región, los barcos mercantes lusos estuvieron más que nunca bienvenidos. En efecto la llegada de los batavos en el mundo malayo y más particularmente, su visita a Macasar de 1607, con ocasión de la cual, de forma poco acorde a la doctrina del *Mare Liberum* que defendía Hugo Grotius en la misma época, requirieron que el recién titulado sultán restringiera sus conexiones mercantiles con las Molucas a los únicos intercambios con la VOC, incitó al revés a las autoridades de Gowa-Tallo a desarrollar una política de apertura mercantil, adoptándose un modelo diplomático-económico de puerto franco.

Cabe sin duda precisar aquí el contexto en el que se inscribió el surgimiento de Macasar dentro del panorama español durante la segunda década del siglo xvii.¹⁸ Frente a la inapelable constatación del irreprimible avance de la VOC en Molucas, Madrid decidió considerar un contraataque masivo. Tras un nuevo ataque holandés a Manila que acabó con una victoria hispana en la batalla de playa honda en 1610 y de una expedición lanzada demasiado rápidamente por iniciativa del gobernador Juan de Silva [1609-1616] en 1611, las Filipinas aguardaron los medios decisivos que tenían que llegar de las dos coronas. El proyecto ideado desde Madrid consistía en una unión de las armas ibéricas en Asia. Recién llegados los refuerzos de Nueva España, y cansado de esperar los galeones del *Estado da Índia* que tenía que proveer el poco celoso del servicio público virrey Jerónimo de Azevedo [1612-1617] (BOYAJIAN, 1993: 99-100), Juan de Silva, al mando de una potente armada, se dirigió finalmente hacia Malaca donde murió de malaria el 19 de abril de 1616.

En las Islas del Clavo, a pesar de la presencia española en la pequeña isla, la VOC se aseguró el alineamiento de los intereses de las autoridades de Ternate con los suyos. Por lo tanto, Jerónimo de Silva, quien había suplicado a su primo, el gobernador Juan de Silva, para que la expedición fuese directamente a pelear con los holandeses en Molucas,¹⁹ se encontraba en una situación lo suficientemente incómoda para que sintiese la necesidad de velar por la solidez de las alianzas locales; de ahí que esta primera referencia a Macasar se encuentre en una carta que dirigió a un rey de Tidore fuertemente presionado por el binomio ternato-holandés. En lo que respecta a Gowa, su política de apertura comercial sólo podía suscitar la animosidad de los operarios de la VOC. La factoría que allí tenían fue cerrada en 1615, posiblemente a raíz de un enfrentamiento en el que murió un sobrino del rey (MIRA BORGES, 2005: 95). Lógicamente se fraguó una comunidad

¹⁸ Nótese que se ha decidido no tratar en este trabajo de las interacciones hispanas con la región de Manado y más generalmente el norte de Sulawesi. Se pueden consultar al respecto los artículos de O. SALES-COLÍN (2015) y A. CAMPO LÓPEZ (2017).

¹⁹ Tidore, 08 agosto 1616. Carta del gobernador Jerónimo de Silva al gobernador de Filipinas Juan de Silva (CODOIN, LII, 1868: 382-389).

de intereses entre los diferentes protagonistas directamente impactados por el expansionismo bávaro en el área: Tidore, Macasar, los españoles y los portugueses instalados en Tidore. Éstos últimos, generalmente casados con mujeres autóctonas y, a veces, siendo ellos mismos fruto de un mestizaje local, constituían mediadores privilegiados en las interacciones entre españoles y nativos. Es así como la carta de Jerónimo de Silva al sultán de Tidore en la que aparece la primera mención de Macasar llegó a su destinatario por vía del portugués Tomé Rezende, como la mayoría de los correos que el gobernador enviaba a las autoridades autóctonas. Esta valiosa experiencia lusa fue así fundamental para el mantenimiento de los españoles en Molucas, y pronto sería reutilizada en el contexto de las interacciones con el dinámico joven sultanato de Gowa-Tallo, en donde se estaban reubicando progresivamente estos portugueses de Tidore.

Dada la escasez de recursos alimenticios en las islas, los puestos españoles en Molucas dependían vitalmente de víveres que, si no llegaban desde Manila, se tenían que conseguir desde otras procedencias. Fue así como Gowa se convirtió en un socio de primera importancia, puesto que abastecía a los baluartes españoles en arroz, como se lo agradeció Silva al rey de Macasar en marzo de 1617.²⁰ Un mes después, le escribía nuevamente para anunciarle su partida para Manila ya que, tras la defunción de Juan de Silva, le había recaído el oficio de capitán general de las islas Filipinas. En esta misiva, el oficial español declaraba:

Ahora suplico a V. A. se quiera servir de mi y de estos reinos que aqui tiene mi rey y señor; que fiado de la mucha y segura amistad que con V. A. he profesado, ofreciendoseme ocasion, me atreveré muy de veras a valerme de V. A. y de su tierra, y en particular siendo contra los holandeses, descubiertos enemigos de V. A. y rebeldes a mi rey y suyo.²¹

El nuevo gobernador de Filipinas, Diego Fajardo de Tenza, llegó a Manila el 4 de julio de 1617, en una época en la que Madrid todavía esperaba poder enviar a Asia las fuerzas capaces de expulsar a los holandeses de la región. Informado de la situación en Molucas, recaló en un correo a la metrópoli la importancia de la amistad del rey de Macasar,²² la cual fue reconocida por el Consejo de Indias en 1619.²³ Dos años después, el procurador general de Filipinas, Hernando de los Ríos Coronel (CROSSLEY, 2011) redactó un memorial en el que enfatizó expresamente la importancia de conservar la amistad con el rey de Macasar, por ser imprescindible su ayuda para el abastecimiento de Molucas, aconsejando se le enviase un regalo acompañado de una carta para la cual redactó un borrador.²⁴ Un nuevo tipo de interacciones, que contrastaba fuertemente con la verticalidad ordinaria de las relaciones que mantenían la corona y sus representantes con los

20 Tidore, 12 marzo 1617. Carta del gobernador Jerónimo de Silva al rey de Macasar (CODOIN, LII, 1868: 434-437).

21 Ternate, 11 abril 1617. Carta del gobernador Jerónimo de Silva al rey de Macasar (CODOIN, LII, 1868: 437-438).

22 AGI, Fil., 7, 5, 53. Manila, 10 agosto 1618. Carta de Alonso Fajardo.

23 AGI, Fil., 329, 2, f. 301v-313v. Lisboa, 10 agosto 1619. Real cédula al gobernador Alonso Fajardo.

24 AGI, Fil., 27, 123. c.1621, Memorial del procurador general de Filipinas.

responsables políticos autóctonos se estaba entonces fraguando, en articulación con el atolladero moluqueño, pero más allá de él.

A pesar de que Manila hubiera rechazado un tercer ataque holandés en 1617 y que, tras una impresionante acumulación de desastres navales,²⁵ el potencial militar de las Filipinas fuera poco alentador, la situación en Molucas estuvo relativamente favorable a los hispanos a finales de la década. En carta del 10 de agosto de 1618, el jesuita portugués Manuel Ribeiro aseguraba que, gracias al trabajo de reorganización del nuevo gobernador de Ternate Lucas de Vergara Gaviria [1609-1610; 1617-1620], las posiciones españolas quedaban «en el mejor estado que nunca han estado».²⁶ Sobre todo, la VOC estaba confrontada con una serie de dificultades, de las que dio cuenta el propio Vergara Gaviria en una carta de julio de 1617 que reprodujo Ríos Coronel en su famoso memorial de 1621 (RÍOS CORONEL, 1621). En las islas Banda, cuna de la nuez moscada, afrontaban un levantamiento de la población autóctona y estaban en conflicto con los ingleses que se estaban instalando en las pequeñas islas de Ay y Run y que, de hecho, realizaban visitas cordiales a los españoles de Molucas a los que vendían arroz de Macasar.²⁷ Todo cuanto, según Vergara Gaviria, hacía que el momento parecía idóneo para lanzar una operación por fin victoriosa.

A partir de 1619, bajo el impulso de su belicoso nuevo gobernador general Jan Pieterszoon Coen, la VOC dio un rumbo más agresivo a su política en la región (ISRAEL, 1989, 171-176). Desplazó su cuartel general desde Ternate a Batavia, en Java. En el este insulindio, Coen lanzó una expedición para castigar a los nativos de las islas Banda que tendría como resultado el exterminio del 90% de su población original (LOTH, 1995). En 1623, tuvo lugar lo que se conoce como la masacre de Ambón: a raíz de la sospecha de un acercamiento del sultán de Ternate con los españoles favorecido por los británicos, diez ingleses de la *East India Company* fueron ejecutados, lo que dio lugar a una auténtica guerra de panfletos en Europa (Chancey, 1998). Frente a los poderes regionales, la política de la VOC que, hasta el momento, había tendido a presentarse como una empresa meramente mercantil que se contentaba con proponer intercambios comerciales igualitarios y alianza estratégica, estaba cambiando de rumbo. Lo que ya había demostrado en sus primeras interacciones con Gowa, su búsqueda de un monopolio absoluto sobre el comercio regional, se estaba confirmando mediante el uso de la violencia y, en particular, mediante los *hongis*, unas expediciones situadas entre recaudación de tributo y depredación lanzadas a partir de la segunda mitad de la década en colaboración con unas autoridades de Ternate que no acababan de entender que estaban contribuyendo a su propio avasallamiento (ANDAYA, 1993: 151-175).

Este viraje no dejó de provocar reacciones de resistencia en la región. Fue así como el *Kapitan* Hitu de Ambón, autoridad local de una zona recientemente convertida por la VOC en gran productora de clavo, quien de amigo de la VOC pasó a ser víctima de sus razias, declararí a principios de los años 1630, algunos

25 AGI, Fil., Haut du formulaire

7, 5, 53. Manila, 10 agosto 1618. Carta de Alonso Fajardo.

26 AGI, Fil., 7, 5, 54. Cavite, 10 agosto 1618. Carta del jesuita Manuel Ribeiro al gobernador Alonso Fajardo.

27 Ternate, 26 mayo 1618. Carta del jesuita Manuel Ribeiro (JACOBS, 1984: doc. 104: 368).

años antes de que los holandeses lo prendieran, que prefería vender su clavo a Macasar que a los bátavos (LACH, 1993: III, 3, 1422).²⁸ Habiendo cesado unas relaciones diplomáticas con la VOC que sólo se reanudarían en 1637, el sultanato de Macasar, administrado durante la primera mitad del siglo XVII por figuras políticas de excepcional envergadura y amplitud de vista (REID, 1987), se impuso así como el emporio alternativo frente a la lógica de canalización restrictiva impuesta por la VOC a los circuitos comerciales de la región. Pudo así potenciar su posicionamiento particularmente ventajoso entre las Islas Mayores de la Sonda, Molucas, Borneo y Filipinas, una centralidad que iba a ser proporcional al grado de coerción impuesta por la VOC sobre el comercio de la región.

Como era de esperar, por falta de medios militares, no tuvo lugar el contraataque anhelado por Vergara Gaviria a finales de los años 1610. En carta del 31 de mayo de 1619, éste declaró así que había estado «tan mal socorrido en tres años que nunca peor lo fueron estas yslas», imputando directamente esta desatención al gobernador de Filipinas.²⁹ Efectivamente, Alonso Fajardo de Tenza parece haber asimilado muy rápidamente en que consistían las prioridades de la comunidad manileña tras más de 15 años de urgencia militar. En la carta ya mencionada en la que subrayaba la importancia de mantener la amistad con Macasar, el gobernador afirmaba que el programa que aspiraba a aplicar durante su mandato «se reduce a tres puntos; el comercio de China y Nueva España; el amparo y conservacion de los naturales, y», solamente en tercera posición, «tener la espada en la mano, para que se pueda hacer y salga todo».

El comercio de productos chinos del galeón de Manila había aumentado de forma espectacular en la segunda década del siglo XVII (CHAUNU, 1960; BONALIAN 2017)³⁰ y siguió creciendo hasta los años 1630. En aquellos entonces, el comercio privado llevado a cabo en el marco del *Estado da Índia* estaba también alcanzando un hito (BOYAJIAN, 1990: 128-145) y, ya que la más provechosa línea comercial del circuito portugués era Goa-Macao-Nagasaki (SUBRAHMANYAM, 1999: 180), el período fue particularmente intenso en términos de intercambios entre Manila y Macao. Desde un principio, esta conexión comercial entre las dos ciudades ibero-asiáticas había tomado la forma de una relación compleja en la que cada una se empeñaba en denunciar la intromisión de la otra en sus negocios, sin que esto impidiera el irreprimible desarrollo de sus intercambios mercantiles (CHAUNU, 1962; VIDEIRA PIRES, 1994; FLYNN y GIRÁLDEZ, 1996; SÁNCHEZ PONS, 2010). Este circuito comercial fue oficialmente prohibido con la serie de medidas que organizaron de manera restrictiva el tráfico del galeón de Manila el 11 de enero de 1593³¹ pero,

²⁸ Es el muy probable que el sultán de Tidore también prefiriera vender su clavo a Macasar, en este caso en detrimento de los españoles sus supuestos aliados (COMBÉS, 1654: 85a-85b).

²⁹ AGI, Pat., 47, 37. Ternate, 31 mayo 1619. Carta de Lucas de Vergara Gaviria.

³⁰ Concordamos plenamente con las críticas que Mariano Bonalian aportó al estudio realizado por Pierre Chaunu hace cerca de 60 años en torno a la subvaluación que hizo el historiador francés de los flujos comerciales que animaban el Pacífico, debido al carácter puramente oficial de las fuentes cuantitativas que consultó. Sin embargo, se usará más adelante el estudio de Chaunu para determinar la procedencia de los barcos extranjeros registrados en el puerto de Manila, puesto que estas entradas oficiales no dejan de ser representativas de una tendencia general.

³¹ AGI, Fil., 339, 2, f. 69r-74v. Madrid, 11 enero 1593. Reales cédulas al gobernador Gómez Pérez Dasmariñas.

evidentemente, el afán de lucro pudo más que las reales provisiones, tanto más cuanto que residía en Manila una importante comunidad de portugueses y que, a partir de 1608, el gobernador de Filipinas disponía de una autorización para enviar un navío a Macao, oficialmente para comprar pertrechos necesarios a la defensa de las islas.³² Aumentó así exponencialmente el tráfico entre las dos ciudades. En los años 1620, el comercio de Macao con Manila iba a superar el que mantenía la ciudad lusa con Japón, de donde obtenía una plata necesaria a sus intercambios comerciales que Filipinas podía proveer en abundancia. En 1626, un solo barco entre los muchos que llegaban a Manila trajo al puerto español mercancías chinas de un valor de 400.000 cruzados (BOYAJIAN, 1993: 236), o sea cerca del doble del valor máximo de las exportaciones manileñas hacia Acapulco oficialmente fijado en 1593.

A partir de 1620, empezaron a surgir barcos procedentes de Goa en el puerto de Manila (CHAUNU, 1960: 152-153). En nuestra opinión, esta nueva tendencia estuvo relacionada con el afianzamiento de Macasar en la región. En efecto, en aquellos entonces, los constantes cercos realizados por las flotas de la VOC y del sultán Iskandar Muda (LOMBARD, 1965) contra Malaca dificultaban la conexión del antiguo emporio malayo –que, de hecho, dependía también de Macasar para su abastecimiento en arroz– con el resto del *Estado da Índia*. Esta situación tuvo dos consecuencias. Por una parte, contribuyó a que muchos mercaderes portugueses migraran hacia destinos más propicios a sus negocios, entre los cuales se encontraba en primer lugar Macasar, lo que facilitaba el hecho de que, además del derecho a comerciar en su puerto, el sultán había otorgado a los portugueses la posibilidad de practicar su religión e incluso de construir iglesias en su reino. Por otra parte, el peligro que constituía la presencia de flotas enemigas en la zona del estrecho de Malaca incitó a los mercaderes lusos a desistir de la ruta que hacía escala en Malaca³³ y privilegiar el derrotero que pasaba por Célebes en sus intercambios con los portugueses y españoles de Molucas y sobre todo con Macao (MIRA BORGES, 2005: 97-105). Además de fortalecer un eje Goa-Macasar-Macao, esta mudanza facilitó las comunicaciones entre los puestos portugueses de la costa de Malabar y de Coromandel con los españoles, en Macasar mismo, en Molucas o prolongando el viaje hasta Manila. No es así sin duda ninguna casualidad si Alonso Fajardo, quien en 1622 lanzaría con urgencia una flota que permitiría salvar Macao de un ataque holandés, organizó en 1619 un viaje a la India para vender el clavo colectado en Molucas y propuso en 1621 que se prohibiera la circulación de lencería holandesa, inglesa y francesa a las Indias en beneficios de

32 AGI, Fil., 329, 2, f.62r-63r. Madrid, 4 febrero 1608. Real cédula al gobernador Juan de Silva.

33 Desde el siglo XVI, los mercaderes de Malaca preferían comprar clavo a competidores asiáticos que a sus compatriotas instalados en Molucas para no tener que pagar los derechos aduaneros debidos al rey de Portugal (LOBATO, 1999, 154-164). Del lado español también, Malaca fue descuidada, y hasta abandonada a su suerte. Es así notable que la primera solicitud de la Corona a Manila para que ayudara a Malaca sólo se emitiera en 1641, es decir un año después de la ruptura de Portugal y el año mismo de su conquista por la VOC. Véase AGI, Fil., 330, 4, f. 138r-139v. Madrid, 16 febrero 1641. Real cédula al gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera.

los textiles de China y de la India que se podrían exportar desde Filipinas.³⁴

En Molucas, los españoles recibían la visita de barcos portugueses procedentes de Macasar que les vendían arroz³⁵ y hasta de navíos de Goa, tales como los pataches cargados de bastimentos que envió a Ternate el virrey Azevedo *vía Malaca y Macasar*.³⁶ En cuanto a los padres portugueses estacionados en Ternate, era en Macasar donde tomaban los barcos que los transportaban hacia Goa,³⁷ mientras algunos de ellos habían desarrollado un fructífero comercio de venta de clavo que vendían en Manila, Malaca y Macasar³⁸. Todo ello sugiere intercambios multipolares que todavía están por aclarar al mismo tiempo que una mutación en el uso y significado de las posiciones hispanas en las Islas de las Especies, que dejaban de ser una vía sin salida para convertirse cada vez más en un cruce de caminos de varias funcionalidades.

Estas intensas interacciones hispano-lusas fueron plenamente asumidas por el gobernador Juan Niño de Tavora [1626-1632]. Éste confirmó y reforzó el asentamiento de fuerzas españolas al norte de Formosa, o sea Taiwán, decidido por el gobernador interino Fernando de Silva [1625-1626], con motivo de que la instalación de los holandeses al suroeste de la isla les permitía atacar los barcos que se dirigían hacia Filipinas, lo que sin duda permitió abrigar un intenso tráfico ilegal entre Macao, Nagasaki y Manila³⁹. En 1630, envió un galeón de la corona a Goa,⁴⁰ muy posiblemente para vender clavo como lo había anunciado un año antes.⁴¹ A principios de los años 1630, y a pesar de que Manila siguiera quejándose de la intromisión de Macao en sus negocios,⁴² se había fraguado así una intensa colaboración comercial entre españoles y portugueses, a la que sin duda la frecuentación por ambos de Macasar había contribuido fuertemente. Sin embargo, la desintegración de la unión de las dos coronas con la declaración de independencia de Portugal en 1640 trastornó profundamente este panorama. Si bien la posibilidad de que Macao decidiera mantenerse en el seno de la Monarquía Católica dio lugar a varios intentos de negociación por parte del gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera [1635-1644] (VIDEIRA PIRES, 1994: 31-34), de los que Madrid se solidarizó,⁴³ las dos comunidades no tuvieron a fin de cuentas otra opción que la de darse oficialmente las espaldas en un contexto particularmente desfavorable para ambos partidos: pérdida de Malaca a manos de la VOC en 1641 para los portugueses, del presidio de Formosa en 1642 para los españoles, cierre del comercio de Japón a los ibéricos a finales de los años 1630, trastornos de mayor

34 AGI, Fil., 20, 19, 123. Manila, 20 julio 1621. Carta del gobernador Alonso Fajardo.

35 Ternate, 01 mayo 1620. Carta del jesuita Lorenzo Masonio (JACOBS, 1984: doc. 116, 406).

36 Ternate, 26 mayo 1618. Carta del jesuita Manuel Ribeiro (JACOBS, 1984: doc. 104, 369).

37 Ternate, 28 marzo 1629. Carta del jesuita Andrea Simi (JACOBS, 1984: doc. 140, 468).

38 Ternate, c. 1625. Carta del padre visitador jesuita Manuel de Azevedo (JACOBS, 1984: doc. 121, 420).

39 Esto era la opinión del gobernador Hurtado de Corcuera, expresada en: AGI, Fil., 21, 10, 47. Manila, 11 julio 1636. Carta del gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera.

40 Véase la queja que emitió al respecto la ciudad de Manila: AGI, Fil., 27, 176. Manila, 23 junio 1631. Memorial de la ciudad de Manila.

41 AGI, Fil., 8, 1, 7. Manila, 01 agosto 1629. Carta del gobernador Juan Niño de Tavora.

42 Véase entre otros AGI, Fil., 27, 197. Madrid, 27 septiembre 1634. Memorial del procurador general Juan Grau y Monfalcón.

43 AGI, Fil., 330, 4, f.153r-154v. Tarazona, 14 julio 1643. Real cédula al gobernador Diego Fajardo.

magnitud en el Mar de China del Sur a consecuencia del desmoronamiento del imperio Ming (SWOPE, 2014).

A partir de 1627, si bien todavía de forma modesta –un solo barco en cada ocasión–, con relativa regularidad – 1627, 1628, 1634, 1636, 1637, 1639–, se había registrado la entrada a Manila de los primeros navíos procedentes de Macasar (CHAUNU, 1960: 156-159). Más significativo aún: en 1638, el sultán de Gowa-Tallo había escrito personalmente al rey de España y Portugal para advertir «a Vossa Magestade que ponha os olhos no grande poder e largueza com que os Rebeldes a Vossa Magestade e meus capitães inimigos andão e se tem apoderado em muita parte do Sul e da India, possuindo o melhor do mar e terra» (BOXER, 1967: 56). Tras seis décadas de interacciones, hispanos y lusos se encontraban, cada uno de su lado, en una misma situación de desamparo. ¿Dónde se podía encontrar una vía de escape que, idealmente, permitiera proseguir con los amores contrariados entre Macao y Manila? Lógicamente, en Macasar.

4. ENTORNO A MACASAR, UN EFÍMERO ESPACIO DE INTERMEDIACIÓN

En Europa, los años 1640 marcaron el final de la Guerra de Treinta Años lo mismo que de la Guerra de los Ochenta Años con las Provincias Unidas, ambas saldadas en 1648 en detrimento de España. En Asia, los neerlandeses aumentaron la presión en los últimos años del conflicto, amenazando a los galeones desde el estrecho de San Bernardino en 1644 y lanzando un ataque contra Manila en 1646. La naturaleza misma no se mostró muy benévola con los hispanos de Filipinas, con un terremoto en 1645 que arrasó la capital de la colonia. A finales de la década, iba a abrirse un ciclo de levantamientos indígenas y reanudarse las guerras con los joloanos y Maguindanao. Tras el contrastado mandato de Diego Fajardo [1644-1653], que quedaría totalmente subyugado por su secretario-valido Manuel Estacio Venegas, el período del gobierno del universalmente alabado Sabiniano Manrique de Lara [1653-1663] fue por su parte particularmente copioso en catástrofes diversas (SÁNCHEZ PONS, 2019). Tras la firma del tratado de Münster en 1648, año en el que corrió en España el rumor según el cual las Filipinas se habían perdido,⁴⁴ la urgencia de medio siglo de conflictos hispano-bátavos, y con ella, el significado particular que este apremio había conferido a la colonia, dejaron en principios de ser. Por consiguiente, las Filipinas se encontraban en una encrucijada en la que, en alguna medida, se planteaba la necesidad tardía de reinventarse.

Se asistió así en los años 1640 a una reorientación forzosa de las vinculaciones de Manila con el resto de la región, contribuyendo a esta mutación el hecho de que el tráfico procedente de China había disminuido notablemente. En aquel contexto, se intensificaron las relaciones con Camboya, donde los españoles mandaban construir galeones, lo mismo que con Siam,⁴⁵ dos parajes regularmente frecuentados por los mercaderes portugueses y que estaban destinados a

44 AGI, Fil., 2, 96. Madrid, 26 agosto 1648. Consulta del Consejo de Indias.

45 AGI, Fil., 285, 1, f. 3r-18r. Cavite, 19 julio 1654. Carta del gobernador Sabiniano Manrique de Lara.

convertirse en nuevos hogares para buena parte de ellos (SOUZA, 1986; HALIKOWSKI SMITH, 2010). Sin embargo, tanto portugueses como españoles privilegiaron obviamente Macasar, que se estaba afirmando en aquel momento como el emporio mercantil más importante de Insulindia.

Desde finales de los años 1630, el sultanato estaba administrado por el binomio constituido por el sultán Mohammed Said [1639-1653] y el *karaeng* Pattingaloang [1639-1654], hijo de Matoaya, cuya inteligencia e insaciable curiosidad intelectual era admirada tanto por los batavos –el poeta holandés Joost van Vondel le dedicaría incluso algunos versos–, el gobernador Manrique de Lara,⁴⁶ como por un misionero jesuita como Alexandre de Rhodes (REID, 1987). Habiendo mantenido un sistema mercantil abierto a todas las iniciativas de intercambios comerciales, el puerto sulawesiano había crecido de forma espectacular, hasta alcanzar posiblemente una población de varios centenares de miles de habitantes (REID, 1993: 77). Macasar se había convertido entonces en una de las plazas más populosas del mundo malayo, con comunidades mercaderes procedentes de China, de la India y de la mayoría de los polos comerciales del sudeste Asiático (REID, 1983), lo mismo que neerlandeses de la VOC e ingleses de la *East India Company* –que tenían factoría en Macasar desde 1613– daneses –asentados en Gowa-Tallo desde 1618– (REID, 1983: 118), y evidentemente mercaderes privados portugueses, que sin duda contribuyeron en gran parte al auge comercial del emporio sulawesiano. Con una población, que rondaba posiblemente los 5.000 residentes,⁴⁷ Macasar, y más precisamente el poblado de *Borrobos* en el que estaban agrupados, era el primer puesto portugués en el sudeste asiático, imponiéndose así como una «nueva Malaca», según la expresión de M. de C. Mira Borges, que por cierto había captado también una porción importante de mercaderes antiguamente avecindados en Macao.

Esta dimensión abierta y cosmopolita se verificaba también al nivel religioso. Ya se ha mencionado al jesuita francés Alexandre de Rhodes, posteriormente primer misionero en Cochinchina y Tonkín, quien relató las apasionadas conversaciones teológicas que había tenido con Pattingaloang. En los años 1650, pasaron por Gowa-Tallo otras destacadas figuras religiosas. Entre ellos, se registran al dominico Domingo Fernández de Navarrete, quien participaría activamente en la apertura de la famosa querrela de los ritos chinos con los jesuitas, y al curioso Jorge de Luna Sersanders, un franciscano flamenco quien hubiera llegado como representante de la *Congregatio de Propaganda Fide*. Después de pasar por Gowa, se dirigió a Manila desde donde requirió el derecho de irse a Batavia, lo que se le fue negado por sospecha de que, habiéndosele visto en frecuente contacto con ingleses en Macasar, se tratase de un espía⁴⁸. En cuanto a los jesuitas y dominicos portugueses, comerciaban activamente desde el emporio sulawesiano.

Estos ejemplos bien demuestran que Gowa-Tallo se había convertido en un centro de conexiones marítimas con los destinos más variados del sudeste asiático

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Anthony REID (1983: 118) baraja la cifra de 3.000 portugueses. Una fuente portuguesa coetánea evoca por su parte la cifra de 7.000 almas lusitanas: Macao, 01 enero 1666, Carta del jesuita Matias da Maia (JACOBS, 1988: doc. 62, 201).

⁴⁸ AGI, Fil., 86, 28. 1654-1669. Expediente del Consejo de Indias sobre Jorge de Luna y Sersanders.

y, en el caso del testimonio del jesuita aviñonés, que las autoridades de Macasar estaban abiertas al diálogo interconfesional. Sin embargo, estos rasgos ecuménicos no tienen que ocultar el hecho de que el sultanato de Gowa-Tallo se empeñó en asentar su nueva religión en tierra de sus vecinos por las armas. En los años 1610, impuso por la fuerza el islam en Bone (CHAMBERT-LOIR, 1985) e intentó hacerlo en el norte de Célebes⁴⁹ y en Bali.⁵⁰ En los años 1640, confrontado con recurrentes sublevaciones en Bone, sofocó la rebeldía de la provincia norteña en un auténtico baño de sangre⁵¹ mientras dirigió varios ataques contra Flores y Timor, a pesar de la importancia que tenían las islas para los portugueses, en términos tanto económicos como misionales (MIRA BORGES, 2005: 86).

Sin embargo, Macasar más que todo se definió por su resistencia a la presión de la VOC, lo que se tradujo por relaciones marcadas por un alto grado de tensiones entre las dos entidades político-comerciales. Si en 1637 se reanudaron las relaciones diplomáticas con la Compañía, fue después de que los holandeses hubieran intentado bloquear el puerto para impedir la entrada de clavo procedente de Ambón (BASSET, 1958). Tras el aplastamiento de la resistencia del capitán Hitú por las fuerzas holandesas y ternateñas en los años 1640 (ANDAYA, 1993: 161), la VOC logró asegurarse el monopolio sobre el clavo producido en Ambón, hasta que estallara una nueva insurrección abiertamente apoyada por Gowa-Tallo. La situación tenía que conducir irremediabilmente a una reanudación del conflicto. Después de que hubiera prestado apoyo armado a la insurrección de la población de Ambón, atacado el baluarte que los bátavos habían construido en la isla de Butun, en el sudeste de Sulawesi,⁵² e intentado entablar una alianza antiholandesa con sus homólogos de Mataram, Bantén y Aceh,⁵³ Macasar decidió expulsar a la VOC de su imperio en 1658.

Por cierto, los españoles ya no estaban en guerra con los neerlandeses y, al contrario, dada la fragilidad de la situación material de la colonia filipina, se esforzaban a evitar cualquier tipo de fricciones con el antiguo enemigo (PRIETO LUCENA, 1984: 102-107). La guerra, en cambio, seguía vigente entre Portugal y los Países Bajos: después de Malaca, los holandeses expulsaron a los portugueses de Ceylán en 1658. En consecuencia, el posicionamiento antiholandés de Macasar, además de constituir ciertamente algún tipo de desquite frente a la humillación histórica que habían padecido en Asia españoles y portugueses frente a la Compañía, permitía el mantenimiento de los portugueses en una plaza todavía segura y, por tanto, la perpetuación de un lucrativo comercio español con ellos.

Como ya fue dicho, los españoles empezaron a visitar Macasar desde Molucas. La paz con los neerlandeses debía lógicamente implicar el abandono de las posiciones españolas de las Islas de las Especies. Desprovista la presencia española ahí tanto de perspectiva misionera como de interés mercantil oficial, mientras suponía un gasto anual de más de 200.000 pesos y la requisición de

49 Ternate, 20 marzo 1609. Carta del jesuita Lorenzo Masonio al general Acquaviva (JACOBS, 1984: doc 38, 142)

50 Malaca, 8 enero 1635, Carta del jesuita Manuel de Azevedo (JACOBS, 1988: doc. 11, 35).

51 Cavite, 12 agosto 1644. Relación de los jesuitas de Filipinas (JACOBS, 1988: doc. 14, 51-52).

52 Macasar, 30 junio 1655. Carta del jesuita Metello Sacano (JACOBS, 1988: doc. 179, 575).

53 Goa, c. 1655. Carta del jesuita João Cabral (JACOBS, 1988: doc. 40, 139).

tropas numerosas, la racionalidad, no sólo de Madrid –a menudo muy mal informada de la realidad de lo que estaba en juego o no en Asia, como se ha visto en el caso de Taiwán– sino de la misma colonia filipina, hubiera tenido que inclinarse a favor de un retiro de la presencia española en el archipiélago. En 1645, es decir tres años antes de la firma de la paz con las Provincias Unidas, se reunió en Manila una junta para considerar el posible desmantelamiento de las fuerzas de Ternate.⁵⁴ Sin embargo, se optó finalmente por el mantenimiento de la presencia hispana en la pequeña isla, una decisión que validaría Madrid en 1647.⁵⁵ En este desenlace, contribuyeron sin duda de forma decisiva los diferentes avisos sometidos por Bartolomé González Francisco, quien estaba en funciones en Molucas, ya que la respuesta que el Consejo envió a Manila mencionaba una carta suya como principal referencia. Al lado de los argumentos tan clásicos como trasnochados de las ingentes ganancias que podría generar el clavo de Ternate, del provecho espiritual que se podría esperar o de la necesidad de evitar que los holandeses se hicieran dueños del archipiélago –lo que globalmente ya eran en aquellos entonces– González Francisco insistía en efecto sobre el hecho de que «Si se pierden las Malucas o desmantelan las fuerzas que V.M. tiene en ellas (...) se estrañaran los Reyes adqueridos por amigos que se tienen como por vasallos con tanta reputaçion de las Armas», en clara referencia a Tidore y a Macasar. Establecía sin embargo una clara diferencia de prioridad entre los dos potentados aliados al enfatizar en «las muchas costas y gastos que VMgd haze en Tidore en los puertos referidos solo por complaçer a este Rey moro que la posee (...) cossa que le debe hacer y no se hace con el de Macaçar teniendole mas obligaçion siendo el mas poderosso deste Archipielago».⁵⁶

Si se toma además en cuenta el hecho de que, en la misma carta, entre diversos proyectos de reforma de la política asiática de la Monarquía, el autor abogó a favor de la libre apertura de los «tratos y contrataciones», se tiene aquí un fuerte indicio de que las interacciones con Macasar constituyeron en realidad el principal motivo del mantenimiento hispano en la región de la Especiería.

Desde Manila misma, se emprendieron varios viajes oficiales al sultanato del sur de Célebes. En 1646 Diego Fajardo escribía así:

Despues que seso con estas Yslas el trato del Japon y se levanto portugal, faltan en ella (Manila) los materiales mas necesarios para su defensa y ofensa (...) a cuya causa viendo que el Rey de macazar se confiesa amigo de V.M. y a obrado siempre como tal (...) enbie a el pasado de quarenta y quatro personas que en nombre de V.M. y con la asistencia y ayuda de aquel Rey conduzga y remita a esta Ciudad lo mas que pudiese de ellos.⁵⁷

Fueron en primer lugar portugueses fieles a Felipe IV que residían en la ciudad hispana quienes se encargaron de este tráfico, ayudados en esto por las conexiones que seguían manteniendo con la comunidad portuguesa de Macasar.

54 AGI, Fil., 22, 1, 1, f. 408r-428v. Manila, 04 agosto 1645. Carta de la Audiencia de Manila.

55 AGI, Fil., 330, 4, f. 215v.-217v. Madrid, 30 diciembre 1647. Real cédula al gobernador Diego Fajardo.

56 AGI, Fil., 22, 1, 1, f. 458r-478r. Ternate, 25 marzo 1645. Carta de Bartolomé González Francisco.

57 AGI, Fil., 9, 1, 1. Manila, 24 agosto 1646. Carta del gobernador Diego Fajardo.

Un protagonista importante fue aquí Juan Gómez de Paiva, un individuo particularmente bien integrado en la colonia española ya que era capitán de infantería en Manila y que llegaría a ocupar el puesto de alcalde mayor de la muy estratégica provincia de Pampanga. Emprendió varios viajes a Gowa-Tallo y, más puntualmente, a Cochinchina.⁵⁸ En 1654, el gobernador Manrique de Lara le confió la realización de un viaje a Macasar que tenía también como misión abastecer de vuelta el baluarte hispano de Ternate. A pesar de la oposición inicial del fiscal Juan de Bolívar y Cruz, quien esgrimió el argumento del riesgo de que un portugués viajase en nombre de la Corona a Gowa, «porque el mas dinero que al Reino de Macazar llega se transporta y pasa por mano de Portugueses recelados contra V.Magd. a la Ciudad de Macan», el patache de Gómez de Paiva pudo finalmente zarpar.⁵⁹ Cabe mencionar también aquí a Manuel Suárez de Oliveira, oficial de la Audiencia de Manila, quien fue el mayor inversor en el viaje de Gómez de Paiva y organizó otros, como lo hicieron también otros miembros de la comunidad lusa de Manila (HERRERA REVIRIEGO, 2014: 269).

No obstante, este viaje de Manila a Macasar no fue la exclusividad de los portugueses de Filipinas y lo emprendieron también algunos españoles, entre los cuales destaca la figura de Cristóbal Romero, quien sería más tarde gobernador del manileño Fuerte de Santiago (HERRERA REVIRIEGO, 2014: 276), lo que demuestra otra vez que los individuos que se implicaron en este tráfico ocupaban una posición céntrica en la jerarquía administrativo-militar de la colonia filipina. Por fin, cabe recalcar el hecho de que este comercio fue emprendido también mediante españoles que se habían instalado en Macasar, como Pedro de la Mata (NAGEL, 2003: 250), quien realizó operaciones comerciales en colaboración con el ineludible mercader portugués Francisco Vieira de Figueiredo (Mira Borges, 2005: 168). Este comercio pudo ser de tanta importancia que, en 1659, los ingleses lamentaban que «The non arrival of the annual ship from Manilla [...] makes the market for sales dead» (NAGEL, 2003: 249).

Los barcos de Macasar que, como ya se dijo, habían comenzado a registrarse en el puerto de Manila desde 1627, se hicieron mucho más numerosos a partir de 1641, es decir, con la ruptura oficial entre las dos coronas ibéricas, llegando casi cada año hasta 1667, y alcanzando un número máximo de 5 embarcaciones inventariadas en un solo año –en 1650– (CHAUNU, 1960: 160-167), una actividad que es preciso sopesar a la luz de la evolución del comercio chino en Filipinas. En efecto, si ya desde principios de los años 1640, los barcos procedentes del Imperio del Medio se habían hecho menos numerosos en avistar la bahía manileña, de 1656 a 1657, estas visitas mercantiles estuvieron amenazadas en su existencia misma por la crisis diplomática que se abrió entre la colonia filipina y Koxinga, el célebre pirata, general y ya príncipe de la prefectura de Yanping, en Fujian. En consecuencia, ninguna embarcación china fue registrada en aquellos dos años, y fueron los mercaderes de Cochinchina, Camboya, Siam y Macasar, los únicos bajeles que visitaron oficialmente el puerto hispano.

58 AGI, Fil., 33, 2, 15. Manila, 02 junio 1695. Autos de la resulta contra el capitán Juan Gómez de Paiva.
59 AGI, Fil., 22, 7, 25. Manila, 19 julio 1655. Carta del fiscal Juan de Bolívar y Cruz.

Bajo el concepto de barcos de Macasar, cabe asumir que, dada la dimensión cosmopolita del emporio sulawesiano, co-construido por circuitos comerciales preexistentes que se reorientaron hacia él, se tratara en muchos casos de expediciones comerciales organizadas por mercaderes de orígenes extranjeros al sultanato de Gowa-Tallo. Baste con mencionar el caso de Howsenena Kohja, un musulmán indio del sultanato de Golconda, quien llegó a Macasar como agente oficial del nabab Mir Jumla. Acabó siendo uno de los mayores socios comerciales de los ingleses en Macasar, y un familiar del puerto de Manila, al que enviaba anualmente un junco con mercancías cuyo valor, según las fuentes neerlandesas, alcanzaba unos 100.000 reales (REID, 1993: 118-119).

Por lo demás y por supuesto, la carga de algunos de estos barcos macasares era sin duda en realidad propiedad de portugueses quienes operaban desde Gowa-Tallo (GUILLOT, 1991). La mayor figura extranjera del comercio macasar y, posiblemente, de los tráficos mercantiles del este insulindio a mediados del siglo XVII, fue Francisco Vieira de Figueiredo. Este portugués nacido en una familia de labradores de Azambuja, en la poca costera región de Ourém (RODRIGUES BAPTISTA, 2011) había pasado a la India a principios de los años 1620, a pesar de que su nombre sólo estuviera registrado en 1634, cuando todavía comerciaba en Negapatam –Nagapattinam–, en el sur de la costa de Coromandel. En los años posteriores, si bien están todavía por encontrar las fuentes hispanas al respecto, se trasladó a Camboya desde donde, según las fuentes neerlandesas, asumió el papel de representante del gobernador de Manila, en aquellos entonces Sebastián Hurtado de Corcuera, en su propósito de asegurar la fabricación de galeones en territorio khmer (BOXER, 1967: 2), un protagonismo que, de paso, nos confirma la articulación entre los viajes españoles a Camboya y la presencia portuguesa en tierra khmer. Recibiendo ahí la noticia de la separación de Portugal, decidió en 1642 trasladarse a Macasar, a donde llegó con dos elefantes que el rey de Camboya pretendía obsequiar al gobernador Corcuera (MIRA BORGES, 2005: 123). Residiría en Gowa-Tallo durante cerca de veinticinco años.

Habiendo mantenido buenas relaciones con los sectores mercantiles de la costa de Coromandel, lanzando incluso viajes comerciales de capital compartido con el ya mencionado Mir Jumla (BOXER, 1967: 8), Vieira tenía así un acceso privilegiado a los textiles de la India, fundamentales en los intercambios en Insulindia. Logró también una posición casi monopolística sobre la madera de santal y más generalmente sobre los flujos comerciales con Solor, Flores y Timor hasta tal punto que estuvo al origen del asentamiento portugués en esta última isla. Sobre todo, Vieira gozaba de una indefectible confianza entre las autoridades macasares, convirtiéndose en el representante oficial del sultanato que el *karaeng* Karurung [1654-1660], sucesor de Pattingaloang, llamaba «Señor Capitan» según Domingo de Navarrete (NAVARRETE, 1676: 329b).

Capitán era también el nombre bajo el cual lo designaba el virrey Manuel Mascarenhas Homem [1656-1661], mientras su antecesor el conde de Óbidos [1652-1653] le había otorgado el cargo de *embaixador assistente*. En efecto, además de abastecer puntualmente a Goa en especias, Viera asumía un importantísimo papel diplomático, en las relaciones del *Estado da Índia* con Macasar y más aún con

la VOC. Fue así como viajó a Batavia en 1648 para que se diera razón al virrey de Goa del irrespeto a la tregua de diez años entre las Provincias Unidas y Portugal firmada en La Haya en 1641 (MIRA BORGES, 2005: 171-172). En reconocimiento de esta labor diplomática, el sultán de Macasar requirió que se le fuera otorgado el hábito de caballero de la Orden de Cristo, un honor que Lisboa tardaría varios años en concederle a modo de compensación por el rechazo que opuso Goa a su solicitud de volver a Portugal con su familia, dados los indispensables servicios que sólo él podía prestar. Si bien con altibajos puesto que, en 1646, 1648 y 1649, barcos suyos fueron capturados por la VOC (MIRA BORGES, 2005: 168), Viera mantuvo durante largos años relaciones comerciales con los holandeses. Pero con la agravación de los conflictos entre Macasar y la Compañía en torno a Ambón, este hombre, que los bátavos ya apodaban «Francisco da Guerra», se convirtió en una figura que la VOC aspiraba a eliminar, lo que no logró.

En aquel contexto en el que todo parecía nuevamente posible en términos de interacciones hispano-lusas, algunos mercaderes de Macao intentaron reanudar sus viajes a Manila en 1648, bajo el pretexto de que el objetivo final era llevar municiones al ya mencionado Pedro de la Mata. Sospechando que estos rebeldes a la Monarquía Católica tenían la velada intención de perjudicar los intereses españoles y, sobre todo, con vistas a evitar el surgimiento de un nuevo tema de tensiones con la VOC en el contexto de la inminente firma de un acuerdo de paz con las Provincias Unidas, el gobernador Diego Fajardo resolvió embargar el barco y encarcelar a los sospechosos lusos.⁶⁰ Informado del percance, el sultán de Macasar escribió a Fajardo para que los liberase y envió al efecto a Francisco Mendes, mestizo cristiano de origen macasar, gran comerciante y otro hombre de confianza de las autoridades de Gowa-Tallo, quien resultó profundamente ofuscado por la negativa de Fajardo (MIRA BORGES, 2005: 152). Cesó entonces provisionalmente la comunicación comercial con Filipinas, lo que pronto obligó a satisfacer las solicitudes del sultanato del sur de Célebes. El problema llegó rápidamente hasta el Consejo de Indias que, desde 1649, pidió la liberación de los portugueses y la restitución de los bienes embargados,⁶¹ lo que el gobernador Manrique de Lara se esforzaría en hacer sin poder satisfacer la deuda contraída por falta de recursos de la real hacienda.⁶² Por más anecdótico que pueda parecer, este episodio demuestra la importancia material y diplomática que pudo adquirir el sultanato de Macasar en la nueva configuración en la que estaba inscrita la colonia filipina a finales de los años 1640, puesto que las prerrogativas del sultán pudieron en este caso primar sobre la enemistad formal que oponía supuestamente la monarquía española con los súbditos de la casa de Braganza.

Finalmente, cabe aclarar la naturaleza de las mercancías que se comerciaban en el marco de este tardío circuito multipolar. Manila aportaba sin duda en prioridad plata americana, como ya lo atestiguó el documento inglés previamente

60 AGI, Fil., 31, 22. Manila, 30 abril 1648. Carta de la Audiencia de Manila / Manila, 8 mayo 1648. Carta del gobernador Diego Fajardo.

61 AGI, Fil., 330, 4, f. 232r-233v. Madrid, 07 mayo 1645. Real cédula a Diego Fajardo.

62 AGI, Fil., 285, 1, f. 56r-56v. Cavite, 19 julio 1654. Carta del gobernador Sabiniano Manrique de Lara. Ya que no fue resuelto, el asunto continuó tramitándose con la ciudad de Macao hasta 1690. Véase AGI, Fil., 193, 25. Madrid, 10 octubre 1690. Real decreto al marqués de los Vélez.

citado. Se pudieron sin embargo comerciar otros productos, como lo testimonia Nicolas Gervaise, un jesuita francés que visitó Macasar en los años 1680 y quien notó que la población local bebía chocolate que habían introducido los españoles desde Nueva España (GERVAISE, 1688: 97). Por su parte, los mercaderes de Filipinas podían adquirir en Gowa-Tallo pertrechos diversos, hierro y cobre [*calain*], en una época en la que la frecuente incomunicación entre Nueva España y la colonia de Filipinas obligaba ésta a recurrir a otras fuentes de abastecimiento, pimienta y especias de Molucas y, sobre todo textiles: seda procedente de China mediante los portugueses de Macao, ropa de algodón de la India que les podían vender los indios de Coromandel, los lusos goaneses, los británicos desde sus factorías de Surat y Madrás o los daneses desde Tranquebar. La multitudinaria y cosmopolita frecuentación de Macasar abría múltiples puertas que Manila, por su mayor exposición, había tenido que cerrar: la visita de Filipinas por barcos ingleses en 1644 y 1645, ciertamente inspirada por portugueses que comerciaban en Surat (GUILLOT, 1991) suscitó recriminaciones por parte de Madrid,⁶³ lo mismo que la del navío danés que visitó el puerto capitalino en 1645, cuya tripulación fue apresada.⁶⁴ En Manila, los que intentaron pues comerciar con los septentrionales fueron multados.⁶⁵ Sin embargo, en Macasar, este comercio era posible.

Los españoles adquirirían en Macasar otro producto: esclavos. La compra de seres humanos a mercaderes macasares en Manila estuvo reportada en los *Sucesos* jesuíticos del año 1640.⁶⁶ NAVARRETE (1676: 331b), por su parte, describió a los muchos esclavos de portugueses presentes en Macasar quienes habían renegado del cristianismo para convertirse al islam y evocó en esta ocasión los más de cuatro mil indios cautivos de Filipinas que habría en la corte de Brunéi.⁶⁷ En nuestra opinión, cabe conectar este comentario con las depredaciones de los musulmanes del sur del archipiélago, las cuales generaban una enorme cuantía de esclavos, generalmente ya cristianos en el momento de su captura, que los *moros*, y en particular los joloanos, comerciaban. Significativamente, cuando Hurtado de Corcuera tomó la ciudadela de Joló, fueron capturados macasares. Su sultán lamentó que no hubiesen muerto en el ataque español según el texto jesuita de 1640 precedentemente mencionado. Sin embargo, se puede fuertemente sospechar que estos individuos estaban en Joló precisamente para comprar esclavos, ya que Gowa-Tallo se había convertido en aquellos entonces en la mayor plataforma de compraventa de servidumbre, en la que los portugueses de Malaca se abastecían antes de la caída de la ciudad en manos de la VOC⁶⁸ y donde ésta compraba obreros agrícolas para sus plantaciones de pimienta de

63 AGI, Fil., 22,1, 1, f. 15r-75v. Manila, 05 diciembre 1644. Carta del gobernador Diego Fajardo / Sevilla, 14 de agosto de 1646. Carta de la Casa de Contratación.

64 AGI, Fil., 193, 11. Manila, 16 de noviembre de 1646. Carta del gobernador Diego Fajardo.

65 AGI, Fil., 330, 4, f. 206r-207v. Madrid, 21 septiembre 1647. Real cédula al Virrey de Nueva España, conde de Salvatierra.

66 AHSIC, Colección Pastells, XLIV, doc. 21, p. 121.

67 El dominico atribuye esta situación al hecho de que los españoles vendieran esclavos a los comerciantes asiáticos que visitaban las Filipinas. Sin embargo, se puede tener ciertas dudas frente a esta afirmación ya que, en este caso, haría poco sentido que compraran al mismo tiempo esclavos a otros comerciantes asiáticos.

68 Malaca, 08 enero 1635. Carta del jesuita Manuel de Azevedo (JACOBS, 1988, Doc. 11, 35).

Banjarmasin, en el sur de Borneo (LACH, 1992: III, 3, 1353). Se entiende así porque, en los años 1680, cuando se le exigió a Manila reformar sus prácticas esclavistas, los españoles de Filipinas trajeron a colación, entre otros argumentos, el hecho de que compraban esclavos en toda legalidad en diferentes plazas de la región, entre ellas, Macasar.⁶⁹ El portavoz de la comunidad manileña fue justamente en esta ocasión Cristóbal Romero,⁷⁰ implicado en el comercio con Gowa-Tallo como ya se ha visto. Puesto que una parte de estos esclavos comprados en Macasar procedían posiblemente de las depredaciones joloanas, cabe emitir la hipótesis de que los españoles compraban en la musulmana plaza de Gowa-Tallo esclavos antiguamente cristianos raptados por sus propios enemigos *moros*.

Pero en los años 1680, hacía ya cerca de veinte años que Manila había tenido que renunciar a visitar Macasar. En 1637, en el contexto de las negociaciones de paz que los neerlandeses pretendían entablar con el sultán de Gowa-Tallo, la expulsión de los portugueses formaba parte de las condiciones inicialmente solicitadas por la Compañía. En 1660, se abrió la inevitable y definitiva guerra. La estrategia de la VOC consistió en articular un ataque marítimo a su cargo con una ofensiva terrestre por parte de los Bugis de Bone, que el sultanato había aplastado quince años antes y que se habían aunado en torno al caudillo Arung Palaka (ANDAYA, 1981; PELRAS, 1996). El asentimiento del sultán Hasanuddin [1653-1669] y del *karaeng* Sumana [1660-1666] a la medida de expulsión de los portugueses impuesta por la Compañía no bastó para aplacar la ira de la Compañía y en 1667 se reanudó un conflicto que desembocaría dos años más tarde en la subyugación definitiva del sultanato. Vieira, por su parte, se exilió en Larantuca, en la isla de Flores, donde fallecería en 1667.

Confrontados con el levantamiento de los hasta entonces siempre fieles pampangos, con la reanudación de las razias de los musulmanes del Sur, una nueva insurrección del Parián de los chinos y bajo la amenaza de una invasión inminente del archipiélago por la flota de Koxinga, en fin, cansados de pelear (SÁNCHEZ PONS, 2019) y desprovistos ya del aliciente que constituía la presencia comercial portuguesa en las aguas de Célebes, los españoles decidieron en 1663 dismantlar las posiciones de Molucas que habían sido la puerta de entrada al acogedor sultanato. Ya no volverían, como los barcos procedentes de Gowa-Tallo después de 1667 (CHAUNU, 1960: 164-167), Un duradero capítulo hecho de largas expectativas, fatigosas angustias, dudosos provechos e interminables esperas se cerraba en Molucas, otro, más efímero, liviano y risueño, tocaba a su fin en Macasar.

69 Se puede mencionar un proceso inquisitorial contra un tal Francisco Macasar, por supersticioso y adivino: AGNM, Inquisición, 502, 6. Manila, 1663. Causa criminal contra Francisco Macasar o Malabar (vacilación debida al hecho de que Manila abrigaba numerosos esclavos procedentes de la India que habían sido comprados a los portugueses).

70 La respuesta de Manila se encuentra en: AGI Fil., 24, 5, 28. Manila, 22 junio 1684. Carta de la Audiencia de Manila. Para la respuesta de Madrid que mencionando una carta de Cristóbal Romero del 2 de junio de 1683 –que desgraciadamente no hemos podido localizar–, véase Fil., 331, 8, f. 63v. Buen retiro, 01 mayo 1686, Real Cédula al arzobispo de Manila.

5. CONCLUSIÓN

En este trabajo, se ha observado como los españoles habían fallado a la hora de integrarse en un mundo malayo que irónicamente, había constituido su objetivo asiático inicial y había sido, en el caso de Molucas, el fundamento duradero de grandes expectativas tanto políticas como comerciales. Sin embargo, habiendo pasado al lado de Insulindia o, más precisamente, habiéndose quedado en su frontera erizada de fortificaciones, los hispanos lograron finalmente penetrarla entrando por lo que era una puerta trasera para ellos y para todas las naciones que aspiraban a interactuar libremente en una región cada vez más asfixiada por las pretensiones monopolísticas de la Compañía de las Indias Orientales neerlandesa.

Esta integración fue primero motivada por las necesidades logísticas de los puestos hispanos en Molucas, en una época en la que el comercio de productos de China focalizaba todavía la atención de la comunidad manileña. Si siguió siendo concretamente el caso hasta principios de los años 1640, se ha podido observar el establecimiento progresivo de conexiones nuevas, en particular con los portugueses del *Estado da Índia*, las cuales, a plazo medio, iban a estructurarse cada vez más en torno al sultanato de Macasar. La centralidad de Macasar se impuso realmente con la separación de las dos coronas ibéricas, la cual, paradójicamente, iba a unir de forma inédita y original a los dos pueblos ibéricos alrededor del sultanato de Gowa-Tallo. Un éxito tardío nacido de un hundimiento más global, en total sintonía con el propio contexto de afianzamiento del emporio macasar en la región. Efectivamente, la historia de estas conexiones entre Macasar, españoles y portugueses y, más ampliamente, entre todas las comunidades mercantiles que pudieron intercambiar desde el emporio sulawesiano, remite sin lugar a duda a un espacio-tiempo definido por la apremiante necesidad de colaboración de todos los que ya habían perdido en alguna medida la guerra en el archipiélago malayo. En suma, una reunión otoñal de los vencidos bajo la protección tan providencial como provisional del último polo de resistencia a la inminente victoria del competidor holandés en el este insulindio.

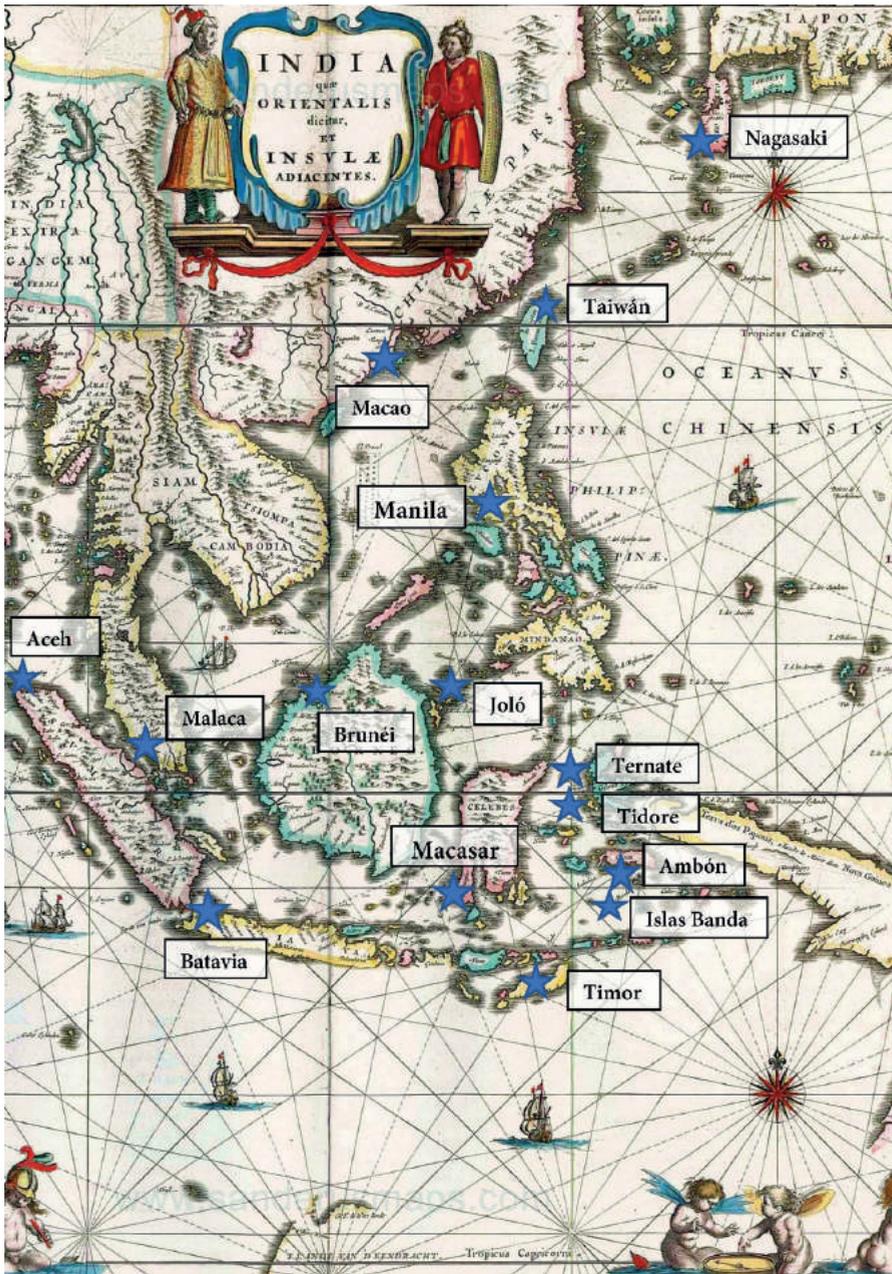
Para los españoles de Filipinas, y por más efímera que haya sido, la secuencia estuvo lejos de tener un significado meramente coyuntural. En efecto, a través de Macasar, se pudo experimentar una innegable ruptura con el posicionamiento jerárquico vertical que había marcado anteriormente las relaciones entre la Monarquía Hispánica a través de sus representantes y sus interlocutores exteriores. Las relaciones que Antonio Viera de Figueiredo pudo mantener con las autoridades de Manila, el protagonismo de los miembros lusos de la ciudad en sus quehaceres comerciales con Macasar y, sobre todo, la atención aportada a la comunicación con las autoridades del sultanato de Gowa-Tallo, igualitaria y hasta marcada por el reconocimiento tácito de cierta superioridad del polo sulawesiano en las interacciones político-comerciales entre las dos entidades⁷¹ – como se vio

71 En contraste con este respeto a las autoridades de Macasar, se puede así citar la carta del gobernador Juan Niño de Tavora en la que dio cuenta de la fábrica de galeones en Camboya: AGI, Fil., 8, 1, 10. Manila, 04 agosto 1630. Carta del gobernador Juan Niño de Tavora. Se puede leer en efecto en ésta: «Ase procurado el comercio y buena correspondencia con otros Reynos comarcanos y para este

con el episodio del barco macaense embargado – constituyó un fenómeno sin parangón durante el período aquí estudiado.

Por fin a través de sus intercambios tardíos con el sultanato, los hispanos pudieron alejarse de un modelo de simple mediación comercial en la que estaba atrapado el puerto de Manila entre China, Macao y las Indias Occidentales. En sus interacciones en torno a Macasar, pudieron en efecto insertarse en un genuino circuito de intermediaciones que constituiría la base experimental de una diversificación de las prácticas mercantiles de la colonia española en las décadas siguientes (HERRERA REVIRIEGO, 2014). Los futuros intercambios pudieron incluso estar directamente vinculados con las dinámicas potenciadas anteriormente en torno a Gowa-Tallo y en particular, con la perseverante voluntad lusa de participar en el comercio manileño, como se puede intuir en el caso de los viajes comerciales a Manila repentinamente inaugurados por el sultanato de Banten en 1663 (GUILLOT, 1991). En suma, en la segunda mitad de los años 1660, si, tras el abandono en Molucas de las viejas pretensiones a desarrollar una política de cariz imperial en Asia, las Filipinas se tenían que reinventar sobre bases nuevas, la pasada secuencia luso-macasar ya había preparado en alguna medida el terreno para estos nuevos rumbos.

fin despache a los de Camboya y Cochinchina cartas y presentes [...] En Camboya se avia dado ya principio a un navío, y en Cochinchina se trataba de lo mismo, pero como son Reyes Yndios de natural corto flojo y mudable poco se puede prometer dellos mientras no tuviéramos fuerça de Armas con que obligarles a la razon». No hemos encontrado ningún comentario que manifestase semejante desprecio para con las autoridades macasares.



Mapa 1. Principales topónimos mencionados en el artículo, realizado a partir del mapa de W. y J. Blaeu, *India quae Orientalis dicitur et Insulae Adiacentes*, 1640-43, con la amable autorización de Antiquariaat Sanderus, Gante.

6. ARCHIVOS CONSULTADOS

- AGI: Archivo General de Indias, Sevilla:

Filipinas: 2, 96 / 6, 3, 34 / 6, 3, 35 / 7, 5, 53 / 7, 5, 54 / 8, 1, 7 / 9, 1, 1 / 20, 19, 123 / 21, 10, 47 / 22, 1, 1, f. 15r-75v / 22, 1, 1, f. 408r-428v / 22, 1, 1, f. 458r-478r / 22, 7, 25 / 24, 5, 28 / 27, 123 / 27, 176 / 27, 197 / 29, 5 / 29, 11 / 29, 12 / 29, 43 / 31, 22 / 33, 2, 15 / 34, 1 / 79, 60 / 86, 28 / 193, 11 / 193, 25 / 285, 1, f. 3r-18r / 285, 1, f. 56r-56v / 329, 2, f. 62r-63r / 329, 2, f. 301v-313v / 330, 4, f. 138r-139v / 330, 4, f. 153r-154v / 330, 4, f. 215v.-217v / 330, 4, f. 206r-207v / 330, 4, f. 232r-233v / 331, 8, f. 63v / 339, 2, f. 69r-74v.

Indiferente: 1528, 1; Patronato: 47, 21 / 47, 37.

- AGNM: Archivo General de la nación de México, Ciudad de México: Inquisición, 502, 6.

7. COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

Archivum Historicum Societas Iesu Cataloniae: *Colección Pastells* (copias manuscritas).

Blair, E.H. y Robertson, J.A. (1903-1908): *The Philippine Islands*, The Arthur M. Clark Company, Cleveland (Ohio).

JACOBS, H. (1984): *Documenta Malucensia, III (1606-1682)*, The Jesuit Historical Institute, Roma.

JACOBS, H. (1988): *The Jesuit Makasar Documents (1615-1682)*, The Jesuit Historical Institute, Roma.

SCHURHAMMER, G. (1963): *Orientalia*, Centro de Estudios Históricos Ultramarinos, Lisboa.

8. FUENTES PRIMARIAS

COMBÉS, F. (1654): *Relación destas Islas filipinas dividida en tres partes y un Discurso Político del gobierno Maluco, y su conservacion*, Biblioteca de Palacio, Ms. II / 3062.

GERVAISE, N. (1700) : *Description historique du royaume de Macassar* (1686), Erasme Kinkius, Ratisbona.

MORGA, A. DE (2007): *Sucesos de las Islas Filipinas (1609)*, Perujo F. (ed.), Fondo de Cultura Económica, México.

NAVARRETE, D. DE (1676): *Tratados Históricos, Politicos, Ethicos y Religiosos de la Monarchia de China*, Juan García Infanzón, Madrid.

PIGAFETTA, A. (2007): *Le Voyage de Magellan (1525)*, Castro X. de (ed.), Chandeigne, París.

PIRES, T. (1944): *Suma Oriental of Tomé Pires (c. 1515)*, Cortesão A. (ed.), Londres, Hakluyt Society.

- RÍOS CORONEL, H. DE (1621): *Memorial y relacion para su Magestad, Viuda de Fernando Correa*, Madrid.
- SILVA, J. DE (1868): *Colección de Documentos Inéditos para la historia de España*, LII (1612-1617), Imprenta de la Viuda de Calero, Madrid.

9. REFERENCIAS

- ANDAYA, L. (1981): *The Heritage of Arung Palakka: a history of South Sulawesi, Celebes, in the seventeenth century*, M. Nijhoff, La Haya.
- ANDAYA, L. (1993): *The World of Maluku*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- BASSET, D.K. (1958): «English Trade in Celebes, 1613-1667», *JMBRAS*, 31 (1): 1-38.
- BOHIGIAN, G. (1994): *Life on the rim of Spain's Pacific-American empire: Presidio society in the Molucca Islands, 1606-1663*, The University of California, Los Angeles (Tesis Doctoral).
- BONALIAN, M. (2017): «La historia económica del Pacífico en su larga duración. Una revisión a Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos de Pierre Chaunu», *Illes i Imperis*, 19: 77-99.
- BOXER, C.R. (1967): *Francisco Vieira de Figueiredo, a Portuguese merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1627*, Martinus Nijhoff, La Haya.
- BOYAJIAN, J. (1993): *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, The John Hopkins University Press, Baltimore.
- CAMPO LOPEZ, A. (2017): «La presencia española en el norte de Sulawesi durante el siglo XVII», *Revista de Indias*, 77 (269): 51-80.
- CHAMBER-LOIR, H. (1985): «Dato' ri Bandang. Légendes de l'islamisation de la région de Célèbes-Sud », *Archipel*, 29: 137-163.
- CHANCEY, K. (1998): «The Amboyna Massacre in English Politics, 1624-1632», *Albion*, 30 (4): 583-598.
- ISRAEL, J. (1989): *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford University Press.
- CHAUNU, P. (1960): *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques, (xvie, xvii, xviii siècles)*, SEVPEN, Paris.
- CHAUNU, P. (1962): «Manille et Macao face à la conjoncture mondiale des xvie et xviii siècles », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 3: 550-580.
- CRAILSHEIM, E. (2014): «Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)», en A. GRAGEDA BUSTAMANTE (ed.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, Hermosilla: 133-152.
- CROSSLEY, J. (2011): *Hernando de los Ríos Coronel and the Spanish Philippines in the Golden Age*, Ashgate, Farnham, Surrey.
- CUMMINGS, W. (2002): *Making Blood White: Historical Transformations in Early Modern Makassar*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- CUMMINGS, W. (2007): *A chain of kings: the Makassarese chronicles of Gowa and Talloq*, Brill, Leiden.
- FEILLARD, A. (2001): «L'Islam en Asie du Sud-Est : le legs religieux de la course aux épices » en A. FEILLARD (ed.) *L'Islam en Asie, du Caucase à la Chine*, La documentation Française, Paris: 145-206.

- FLYNN, D.; GIRÁLDEZ, A. (1996): *Silk for Silver: Manila-Macao Trade in the 17th Century*”, *Philippine Studies*, vol. 44 (1): 52-68.
- FRAASEN, C. VAN (1987): *Ternate, de Molukken en de Indonesische Archipel* [tesis doctoral], Universiteit Leiden.
- GIBSON, T. (2005): *And the Sun Pursued the Moon: Symbolic Knowledge and Traditional Authority among the Makassar*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- GUILLOT, C. (1991): «Les Portugais et Banten, 1511-1682», *Revista de Cultura*, Instituto Cultural de Macau, Macao: 80-95.
- HALKOWSKI SMITH, S. (2010): «No obvious home: The flight of the portuguese “tribe” from makassar to ayutthaya and cambodia during the 1660s», *INTERNATIONAL JOURNAL OF ASIAN STUDIES*, 7 (1): 1-28.
- JUNKER, L. (1999): *Raiding, Trading, and Feasting, the Political Eco of Philippine Chiefdoms*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- LAARHOVEN, R. (1989): *Triumph of Moro Diplomacy, the Maguindanao Sultanate in the 17th Century*, New Day Publisher, Quezon City.
- LACH, D. F. y VAN KLEY E. (1993): *Asia in the Making of Europe, III*, The University of Chicago Press, Chicago.
- LOBATO, M. (1999): *Política e comércio dos Portugueses na Insúlia, Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, Instituto Português do Oriente, Macao.
- LOBATO, M. (2009): «Pájaro sin alas. Acción política de Andrés de Urdaneta y su descripción geo-antropológica de las islas de Maluco», en S. TRUCHUELO GARCÍA (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Lasarte-Oria, Ordizia: 297-324.
- LOMBARD, D. (1990) : *Le Carrefour javanais, Essai d'histoire globale*, EHESS, Paris.
- LOMBARD, D. (1967): *Le Sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda : 1607-1636*, École française d'Extrême-Orient, Paris.
- LOTH, V.C. (1995) «Pioneers and Perkeniers: The Banda Islands in the 17th Century», *Cakalele*, 6: 13-35.
- MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P. (1962): *Asian Trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, Martinus Nijhoff, La Haya.
- MAJUL, C. (1973): *The Muslims in the Philippines*, University of the Philippines Press, Quezon city.
- NAGEL, J. (2003): *Der Schlüssel zu den Molukken. Makassar und die Handelsstrukturen des Malaiischen Archipels im 17. und 18. Jahrhundert*, Verlag Dr. Kovac, Hamburgo.
- MIRA BORGES, M. DE C. (2005): *Os Portugueses e o Sultanato de Macaçar no século XVII*, Câmara Municipal de Cascais., Cascais.
- OLLÉ, M. (2000): *La invención de China, Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- PARKER, G. (1993): *La révolution militaire*, Gallimard, Paris (1ª ed.: 1988).
- PELRAS, C. (1985): «Religion, Tradition and the Dynamics of Islamization in South-Sulawesi», *Archipel*, 29 (1): 107-135.
- PELRAS, C. (1996): *The Bugis*, Blackwell Publishers, Oxford.
- PRIETO LUCENA, A.M. (1984): *Filipinas Durante El Gobierno De Manrique De Lara, 1653-1663*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.

- REID, A. (1981): «A Great Seventeenth-Century Indonesian Family: Matoaya and Pattingalloang of Makassar», *Masyarakat Indonesia*, 8 (1): 1-28.
- REID, A. (1983). «The Rise of Makassar», *Review of Indonesian and Malayan Affairs*, 17 (1): 117-160.
- REID, A. (1993): *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, vol. II, Yale University Press, Yale.
- HERRERA REVIRIEGO, J.M. (2014): *Manila y la gobernación de Filipinas en el mundo interconectado de la segunda mitad del siglo XVII* [tesis doctoral], Universitat Jaume I, Castellón.
- RODRIGUES BAPTISTA, A. (2011): «Francisco de Figueiredo», *Auren*, 2011: 9-83.
- SALES-COLÍN, O. (2015): «Intentos de fortalecimiento español allende Filipinas: Moluco, Matheo e Isla del Norte, 1605-1653», *Estudios de Asia y África*, 50 (2): 355-394.
- SÁNCHEZ PONS, J.N. (2010): «Aux confins des Empires Ibériques : Manille et Macao aux XVII^e & XVIII^e siècle», *Les cultures lusophones et hispanophones: penser la Relation*, Indigo, Paris: 138-154.
- SÁNCHEZ PONS, J.N. (2013): «“Clavados con el Clavo”, El debate económico entorno a las Molucas en el siglo XVII», en S. BERNABEU ALBERT y C. MARTINEZ SHAW (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, CSIC, Sevilla: 107-132.
- SÁNCHEZ PONS, J.N. (2019): «A Prismatic Glance at one Century of Threats on the Philippine Colony», en E. CRAILSHEIM y M.D. ELIZALDE PÉREZ-GRUESO (eds.), *The representation of External Threats from the Middle Ages to the Modern World*, Brill, Leyden: 343-365.
- SOUZA, G. B. (1983): *The Survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge University press.
- SUBRAHMANYAM, S. (1999): *L'Empire portugais d'Asie, 1500-1700, une histoire économique et politique*, Maisonneuve et Larose, Paris (1^a ed.: 1993).
- SWOPE, K. (2014): *The Military Collapse of China's Ming Dynasty, 1618-44*, Routledge.
- THOMAZ, L.F. (1979): «Les Portugais dans les Mers de l'Archipel au XVII^e siècle», *Archipel*, 18: 105-125.
- THOMAZ, L.F. (2000): *Early Portuguese Malacca*, CTMCDP/IPM, Macao.
- VIDEIRA PIRES, B. (1994), *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, Museu Marítimo de Macau, Macao (1^a ed.: 1987).
- VILLIERS, J. (1987): «Portuguese Malacca and Spanish Manila. Two concepts of empire», en R. PTAK (ed.), *Portuguese Asia. Aspects in history and economic history*, Beiträge zur Südasiensforschung, 117: 37-57.
- VILLIERS, J. (1990): «Makassar: the rise and fall of an East Indonesian maritime trading state, 1512-1669», en J. KATHIRITHAMBY-WELLS y J. VILLIERS (eds.), *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise*, National University of Singapore Press, Singapur: 143-159.

Estudios / *Studies*

**«Para el fomento de la industria y del buen gusto».
La enseñanza del dibujo en las Academias de Arte
de Santiago de Chile y Santa Cruz de Tenerife (1849-1869)**

*“For the Advancement of Industry and Good Taste”:
The Teaching of Drawing in the Art Academies of Santiago de Chile
and Santa Cruz de Tenerife (1849–1869)*

Noemi Cinelli

Universidad de La Laguna/ Fondecyt Chile /
Universidad Autónoma de Chile
<https://orcid.org/0000-0003-3600-5658>
ncinelli@ull.edu.es

Recibido: 19/12/2018; Revisado: 27/04/2019; Aceptado: 17/05/2019

Resumen

El artículo tiene como objetivo ofrecer un análisis de las actuaciones educativas encaminadas a la implantación de los estudios de dibujo en dos instituciones fundadas en territorios geográficamente desplazados respecto a los tradicionales centros de formación artística europeos y americanos: la Real Academia de Bellas Artes (Islas Canarias), y la Academia de Pintura de Santiago (Chile). Para seguir el desarrollo de la enseñanza del dibujo profundizaremos en las etapas salientes de las respectivas fundaciones, nos centraremos en sus antecedentes, y analizaremos los Discursos, las Memorias públicas y las Actas de las sesiones celebradas entre 1849 y 1869.

Palabras clave: Real Academia de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, Academia de Pintura de Santiago de Chile, Enseñanza del Dibujo, Siglo XIX.

Abstract

This article offers an analysis of the educational interventions aiming to introduce teaching of drawing to two institutions founded in territories that were geographically disparate relative to the traditional European and American centres of artistic education: the Real Academia de Bellas Artes (Canary Islands, Spain) and the Academia de Pintura de Santiago (Chile). In order to trace this development of the teaching of drawing, we delve into the salient phases of each establishment, focusing on their historical antecedents, and analysing the speeches, public memories and acts of sessions performed between 1849 and 1869.

Keywords: Real Academia de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, Academia de Pintura de Santiago de Chile, 19th Century, Teaching of Drawing.

1. INTRODUCCIÓN

El escrito que presentamos¹ pone en una perspectiva comparada los primeros años de actividad de la Real Academia Canaria de Bellas Artes en Tenerife y de la Academia de Pintura de Santiago en Chile, precisamente, los comprendidos entre 1849 y 1869.²

Postulamos que la común adhesión de las dos instituciones a los cánones del clasicismo decimonónico³, si bien resultó anacrónico frente a las nuevas corrientes románticas de los focos artísticos de reconocido prestigio en América y Europa, resultó en línea con la idiosincrasia de centros como Canarias y Chile, que habían carecido hasta el momento de instituciones que reglamentaran de manera continuativa la formación en Bellas Artes.

Evidenciaremos que en Canarias y Chile en la segunda mitad del siglo XIX se elevó el *dibujo* a instrumento clave para la evolución de la educación artística, reconociendo en el sistema de enseñanza/aprendizaje que esta disciplina requería, y que se había implementado en las academias europeas, la solución para la creación del *buen gusto*, tanto entre los artistas en formación, como entre el público que consumía su arte en Salones, Concursos y Exposiciones.

Con tan solo algunos meses de diferencias y bajo contingencias históricas, políticas y sociales muy diferentes entre ellas, en 1849 en Canarias y en Chile empezó a considerarse la formación artística desde una perspectiva científica compartida, ligada tanto a la enseñanza para jóvenes discípulos cuanto al progreso industrial del País.

En concreto, en las Islas, en el ámbito del amplio proyecto impulsado por el controvertido reinado de Isabel II que se materializó en el Real Decreto del 31 de octubre de 1849, se fundó la RACBA.⁴

En las palabras del Ministro de Comercio, Instrucción y Obra Pública, Don Manuel de Seijas Lozano, el objetivo era hacer frente a un evidente atraso en el campo del dibujo aplicado a las artes industriales, y por ende en la formación de un «gusto delicado»⁵ entre los artistas llamados a satisfacer las demandas del público de este «siglo de refinamiento en los goces más triviales».⁶ Las actividades empezaron en mayo del año siguiente bajo el directorio de Lorenzo Tolosa Martín, siguiendo ininterrumpidas hasta 1869, cuando de acorde a la lectura de

1 El presente artículo es fruto de las investigaciones llevadas a cabo en el marco del proyecto CONICYT Iniciación FONDECYT n. 11160359, «Diálogos decimonónicos entre Chile y Europa. La enseñanza del dibujo: vehículo de influjos y transferencias artísticas», del cual la autora es Investigadora Principal (Chile, 2016-2019).

2 A lo largo del texto emplearemos las abreviaciones que se detallan a continuación: RACBA (Real Academia Canaria de Bellas Artes en Tenerife); APS (Academia de Pintura de Santiago en Chile); AMSCT (Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife).

3 Queremos subrayar en este punto que cada vez que empleamos el término *decimonónico/a* lo hacemos atendiendo exclusivamente a su significado como marcador cronológico, en referencia al siglo XIX.

4 *Real Decreto del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obra Pública, publicado en la Gaceta de Madrid n. 5577, el día 6 de noviembre de 1849.*

5 *Real Decreto del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obra Pública, publicado en la Gaceta de Madrid n. 5577, el día 6 de noviembre de 1849, p.1.*

6 *Real Decreto del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obra Pública, publicado en la Gaceta de Madrid n. 5577, el día 6 de noviembre de 1849, p.1.*

la historiografía artística actual, empezó otra etapa en la historia de la RACBA (Siemens *et al.*, 2013).⁷

Poco antes, en marzo de 1849, en Santiago de Chile, gracias a las gestiones del cónsul chileno Carlos von Hochkofler, Alessandro Ciccarelli, pintor napolitano formado con Vincenzo Camuccini en Roma bajo la égida del clasicismo mengsiano, brindaba el *Discurso de Inauguración de la Academia de Pintura*, frente a un público de eruditos, intelectuales y altos cargos gubernativos. El afán de Ciccarelli para que la formación artística empezara por las reglas del *diseñar preciso* se debía al hecho que las clases de dibujo acarrearaban una serie de aprendizajes complementarios útiles según el tema a tratar en la tela (CICCARELLI, 1849).

2. LA FUNDACIÓN DE LAS ACADEMIAS EN CHILE Y CANARIAS. ANTECEDENTES, HISTORIAS, DOCUMENTOS

Para comprender el contexto en el que se desarrollaron los estudios de dibujo en las dos instituciones consideradas, es oportuno revisar las etapas fundamentales que llevaron a sus respectivos actos fundacionales, haciendo hincapié en el panorama educacional artísticos en el que se insertaron.

La Academia que surgió a la sombra de los Andes, fue el resultado de una serie de actuaciones que podemos hacer remontar a finales de siglo XVIII,⁸ es decir a la fundación de la Real Academia de San Luis en Santiago por voluntad del ilustrado capitalino Manuel de Salas y Corbalán (BERRÍOS, 2009; ERRÁZURIZ, 1994, 2006). Fue él quien por primero subrayó la necesidad de dotar el País de una institución que velara por la formación de aquellos jóvenes que quisieran insertarse en el mundo de la agricultura, de la industria y del comercio (SOLER, 2016). En el seno de esta formación, la enseñanza del dibujo adquiriría un estatus particular a ser definida por Salas como disciplina autónoma respecto a la geometría y a la matemática, pero al igual que estas, indispensable para adelantar en los tres ámbitos anteriormente citados (SALAS, 1914: 567, 596).

El dibujo pasaba a ser considerado una tesela imprescindible en el lento pero inexorable progreso del País, a falta de la cual las Artes, a su vez, no hubieran podido evolucionar.

Si bien los tiempos de la administración borbónica fueron lentos y dejaron a Salas esperar casi una década para la formalización de la Academia, el santiaguino no perdió tiempo y abrió las puertas de la San Luis en el citado año 1796. Las

7 Para profundizar sobre las diferentes etapas en la vida de la RACBA, es posible acudir a la renovada página web dedicada a la RACBA. En ella es posible consultar valiosa información acerca de los Académicos que formaron parte de ella, agrupados cronológicamente y respetando las periodizaciones reconocidas por la historiografía artística contemporánea en el desarrollo de la institución.

cfr: <http://www.racba.es/index.php/antiguos-academicos?start=1>.

8 Hasta 1652 no encontramos noticias acerca de formas de enseñanza artística en Chile. En esta fecha Francisco de Escobar, Damián Muñoz y Crisóstomo Atahualpa se dedicaban a la formación de sus discípulos mediante el estudio de tres tipos de pintura: la enseñanza desarrollada en Cuzco que tenía como objeto ejercicios pequeños en los que quedaban patentes ciertas influencias flamenca y bávara; la pintura de retrato que tuvo poco tratamiento y difusión; y por último la pintura a la romana, con el paisaje como protagonista y el dibujo como base, realizada mirando constantemente al Renacimiento europeo como fuente de inspiración. Aunque prometedoras, estas formas de enseñanza nunca tuvieron una sistematización ni una reglamentación. Habría que esperar el año 1796 y don Manuel de Salas para que en Chile cambiara la idea de dibujo, su aplicación, su enseñanza (VILLEGAS, 2009).

clases empezaron a dictarse en horario vespertino, gracias a la inversión personal de su fundador que proporcionó los instrumentos necesarios a su celebración, tal y como mesas, candeleros, modelos de yeso. En esta etapa quienes se encargaron de la cátedra de Dibujo fueron el profesor Martín Petri y el reconocido arquitecto italiano Joaquín Toesca y Ricci (CINELLI, 2016).

Desde este momento la Academia siguió sus actividades con altibajos debidos a la situación económica del País que se repercutía sobre la presencia/ausencia de profesores capacitados para la labor docente, hecho este último, que significó la suspensión de las clases de dibujo a partir del año 1799. Hasta llegar al fatídico 10 de septiembre de 1810, cuando, reunida la primera Junta de Gobierno en Chile y siguiendo los vientos republicanos que informaban de si las jóvenes naciones americanas, Salas entendió la exigencia de proveer la institución de un nuevo patrocinio, lejos del amparo monárquico. Propuso así la fusión de la San Luis con el ya existente Convictorio Carolino. La Comisión de Educación que nació para hacer frente a las diversas exigencias educacionales que la nueva etapa histórica demandaba, estableció la agrupación en un único cuerpo de la Universidad de San Felipe, de la San Luis y otros colegios, dando así vida al Instituto Nacional de Chile, primera tentativa del Gobierno de impulsar desde las políticas públicas, la educación en el País. El estudio de la geometría, de la aritmética, del dibujo, era directamente plasmado sobre el modelo propuesto años atrás por Salas (GUTIÉRREZ, 2011; AMUNÁTEGUI, 1889).

Este nuevo aparato pedagógico tuvo en Juan Egaña Risco su ferviente defensor y puso las bases para la futura Escuela de Bellas Artes en Chile (GUZMÁN, 2015). Si insertando el dibujo dentro de una perspectiva técnica y científica, el objetivo de Salas fue impulsar el progreso nacional a través de la asimilación de la lección enciclopedista del pragmatismo y utilitarismo, los esfuerzos de Egaña iban dirigidos hacia la formación de jóvenes artistas.

Sin embargo, será la Academia de Pintura creada en 1849 la institución que proporcionaría al País la primera generación de pintores formados en disciplinas artísticas. El Estado había encomendado el proyecto de su organización al pintor que retrató la sociedad chilena de comienzos de siglo XIX (ZAMORANO, 2016; CINELLI, dic. 2019), especialmente a aquellas mujeres de las nuevas élites que pasaron a ser la cara de otra joven República florecida en suelo americano. Nos referimos al francés Raymond Monvoisine. Fracasada su tentativa, le tocó al pintor napolitano Alessandro Ciccarelli concretar las aspiraciones del Gobierno chileno (CRUZ, 2004; DE LA MAZA, 2013). Su empeño dio sus frutos, y el día 8 de marzo de 1849, antes una platea de honor de altos cargos del Estado, pronunció el *Discurso de inauguración de la Academia*, hito entre los más representativos en la construcción de la moderna idea de Historia del Arte Americano (ZAMORANO, 2013; ZAMORANO, 2017; CINELLI, 2019).

Su directorio no tuvo buena acogida en la historiografía chilena (RIPAMONTI, 2010), sin embargo, reputamos oportuno recordar el legado valiosísimo que dejó en la sociedad de su siglo.⁹ Haciendo hincapié en el dibujo como disciplina base en el currículum de los jóvenes estudiantes, Ciccarelli intentaba emular las

⁹ Además de los trabajos citados, recordamos que, en el año 2012, en ocasión de las *VI Jornadas de Historia del Arte* a cargo de Fernando Guzmán Schiappacasse y Juan Manuel Martínez, que tuvieron como objetivo, entre otros, colmar el *silencio historiográfico* entre Italia y Chile, Ciccarelli fue protagonista de atentos análisis en una mesa redonda dedicada enteramente a su presencia en Chile y en Brasil. En la mesa intervinieron Esteves Valéria, Zamorano Pedro, Richter Marisol, Valdivieso Cynthia, De la Maza, Josefina (GUZMÁN y MARTÍNEZ, 2012: 185-230).

prestigiosas academias europeas que tuvo la posibilidad de frecuentar antes de su viaje al Nuevo Mundo, en particular la Accademia Nazionale del Disegno di San Luca en Roma.

El napolitano, cuya presencia en suelo chileno se enmarcaba en la fructífera época de intercambios que conectaron los dos continentes gracias a artistas y eruditos viajeros,¹⁰ estuvo a cargo de la institución santiaguina durante dos décadas, hasta 1869, año en el que el alemán Ernest Kirchbach obtuvo su puesto hasta dejar las riendas de la dirección al florentino Giovanni Mochi en 1875. Ellos fueron los tres únicos europeos a desempeñarse como directores, los que les siguieron fueron artistas o, mejor dicho, maestros de la pintura chilena.

Con el tándem Ciccarelli-Kirchbach se cerró la primera etapa de la vida de la Academia, advirtiéndose un cambio de ruta en la organización de la enseñanza del dibujo, o por lo menos, fue así como la opinión pública y los mismos alumnos que se formaban en sus aulas, percibieron las nuevas tendencias artísticas del segundo director.

Por otro lado, la historia de la Real Academia de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife en sus primeros años de actividad se vio profundamente comprometida por las condiciones económicas precarias que caracterizaron las dos décadas en cuestión.¹¹

El antecedente sobre el cual se asentó la Academia tinerfeña fue la Sociedad de Bellas Artes fechada al año 1846, fruto del efervescente asociacionismo privado decimonónico, y que en con declarado intento de impulsar la formación en las ramas de Pintura y Escultura supo asegurarse las simpatías tanto de los ambientes reales como de la opinión pública española (NOREÑA SALTO, 1977; CHARLE, 2000; HERNÁNDEZ *et al.*, 2008).

No podemos dejar de citar la Real Escuela de Dibujo del Consulado del Mar de La Laguna, institución funcionante desde 1810, que a su vez actuó como propulsor de la Sociedad de BBAA; el Colegio de Los Angeles que empezó sus actividades en 1823 en La Orotava impartiendo clases de Dibujo, Gramática castellana y latina, experiencia breve pero fructífera; y la Escuela de Dibujo y Latinidad que abrió sus puertas en 1839 gracias a los esfuerzos del escultor Fernando Estévez quien consiguió mantenerla activa hasta 1841 (MARTÍNEZ *et al.*, 1987: 25-35).

10 Entre los artistas que facilitaron el intercambio artístico entre Europa y Chile, cabe destacar algunos en particular. En primer lugar, el peruano José Gil de Castro, último eslabón entre la tradición pictórica cortesana limeña de finales de siglo XVIII y las nuevas corrientes academicistas que propugnaban una renovada inspiración a lo clásico. Con la llegada a América de artistas europeos como Mauricio Rugendas desde Alemania y Raymonde Quinsac Monvoisin desde Francia, Chile experimentará otro cambio en el gusto y en las tendencias artísticas, que abrió paso a aquellas representaciones embebidas por el romanticismo que el historiador Antonio Romera, ya en el año 1951, definía felizmente, *tropical* (ROMERA, 1951: 44).

11 Los problemas económicos fueron ampliamente debatidos en las Sesiones de la RACBA, especialmente en sus primeros años de vida. Reportamos los documentos que hacen mención de ellos, entre los recopilados en Martínez et al. (1987): AMSCT, *Academia (1850-1851)*:

Sesión de 6 de marzo de 1850, f.18;

Sesión de 16 de marzo de 1850, f. 24;

Sesión de 27 de junio de 1850; f.60;

Sesión de 10 de diciembre de 1850, f.135;

Sesión de 19 de febrero de 1851, f. 17;

Sesión de 1 de marzo de 1851, f. 19 y sigs.

Aunque prometedoras, estas tres experiencias no supieron brindar y/o satisfacer plenamente la demanda de una educación reglamentada continuada y duradera. Todas sin embargo fueron prueba de la necesidad manifestada a gran voz por el ambiente tinerfeño a lo largo de más de medio siglo, de la apertura de un centro que tuviera la capacidad de proporcionar una educación artística normalizada y sobre todo estable en cuanto a permanencia en el tiempo (TARQUIS, 2001; CIORANESCU, 1998).

Con el citado Decreto isabelino que establecía la implantación de diferentes academias provinciales en todo el territorio español, trece en total, la apertura de la de Santa Cruz de Tenerife pareció poder hacer frente a tal exigencia.

El texto publicado en la *Gaceta* era explícito en cuanto a la responsabilidad de las academias provinciales de recién creación hacia «la escuela especial de bellas artes» de la que debían hacerse cargo. Los estudios contemplados, definidos «menores y superiores», comprendían según recitaba los artículos n.37, n.38 y n.39, que reportamos como aparecieron en prensa:¹²

- Art. 37. Los estudios menores comprenden:
- 1º Aritmética y geometría propias del dibujante.
 - 2º Dibujo de figura
 - 3º Dibujo lineal y de adorno
 - 4º Dibujo aplicado á las artes y a la fabricación
 - 5º Modelado y vaciado de adorno

- Art. 38. Los estudios superiores abrazarán:
- 1º Dibujo del antiguo y del natural
 - 2º Pintura, escultura y grabado
 - 3º Enseñanza de maestros de obras y Directores de caminos vecinales

Art. 39. Los estudios menores se harán en todas las Academias: los superiores solo en las de primera clase.

El establecimiento de Santa Cruz fue incluido entre los de segunda clase (habilitados exclusivamente a impartir estudios de pintura y escultura), si bien desde el principio, y dentro de los límites que el Decreto imponía, ofreció impartir los rudimentos técnicos de la arquitectura.

Entre las personalidades que contribuyeron al correcto funcionamiento de la Academia, y los profesores que dictaron clases en las enseñanzas nombradas, son de obligada mención algunos que mantuvieron las riendas en diferentes ámbitos disciplinares y en la organización administrativa: Lorenzo Tolosa y Manín, Sabino Berthelot, Pedro Maffiotte, Gumersindo Robayna, Joaquín de Monteverde, el ya citado Estévez, Manuel Ponce de León y sobre todo el brillante y escrupuloso Bartolomé- Juan Saurín.¹³

¹² Real Decreto del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obra Pública, publicado en la *Gaceta de Madrid* n. 5577, el día 6 de noviembre de 1849, p. 2.

¹³ Resumir la bibliografía consultada acerca de lo producido en las Artes Canarias de los siglos XIX y XX por las mencionadas personalidades eruditas es tarea ardua en estas páginas. Nos parece oportuno remitir el lector a algunas fuentes primarias útiles para entender el compromiso intelectual que estos académicos adquirieron con las Artes y la sociedad en sus años de actividad en la RACBA. Se trata de documentos que, desde hacía algunos años, es posible consultar online en la dirección http://www.racba.es/index.php/documentos/cat_view/60-actas-del-plenario (consulta: 14/12/2018). En particular nos referimos al apartado *Actas del Plenario*: *Primer Libro de Actas de 1850 a 1854*; *Primer Libro de Actas de 1855 a 1859*; *Primer Libro de Actas de 1860 a 1864*; *Primer Libro de Actas de 1865 a 1869*.

En particular, el papel jugado por Saurín como secretario fue fundamental tanto durante los años en los que fue activo, como en el momento de su muerte, que marcó el final de la Academia como entidad provincial. El cierre temporáneo del centro en 1869 no impidió que inquietudes artísticas y docentes siguieran alimentando el corpus de académicos, discípulos y artistas que habían gravitado en torno a la institución. Cuando en 1913 la RACBA reabrió sus puertas bajo la nueva piel de entidad municipal, quedaba sollevada de la responsabilidad de la Escuela, que mientras tanto había sido refundida en la Escuela de Artes y Oficios que acogió a los antiguos profesores de la RACBA entre sus filas.

3. EL DIBUJO EN LA RACBA Y EN LA APS

Por lo que se refiere a la impartición de los cursos de dibujo, hay que reconocer que la RACBA, respeto a la Academia santiaguina podía contar con el ejemplo de la ya consolidada Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid, que según cuanto establecido por el Decreto de 1849 seguía ejerciendo como filtro en la enseñanza artística española (CASTRO, 1988). Este amparo hizo que la RACBA no tuviera que invertir energías en legitimar la preponderancia del dibujo entre las disciplinas que conformaban su plan de estudio, como al revés pasó en Chile con Ciccarelli.

Si algo tuvieron en común las dos instituciones, fue la aportación extranjera en sus filas, que actuó como vehículo de transferencia en Chile y Tenerife, de los modelos académicos europeos, en particular de clara inspiración francesa. Si cotejamos el extracto del Decreto isabelino mencionado más arriba con lo publicado en los Decretos del Gobierno correspondientes al año 1849 en los Anales de la Universidad de Chile, podemos fácilmente deducir que en ambos casos estamos en presencia de claras e inequívocas academias de dibujo, más allá de la aplicación que esta disciplina podía tener, en la industria como en la pintura de historia, objetivos primordiales de las dos instituciones:

Capítulo 1.
Objetivo de la Academia.

Art. 1º. En la Academia de Pintura de Santiago se suministrará la enseñanza elemental del dibujo, para servir de introducción a todos los ramos de artes que suponen su conocimiento. Mas su principal objeto es un curso completo de pintura histórica para los alumnos de número de la Academia.

Art. 2º. El curso principal de la Academia constará de las siguientes clases: 1ª. de dibujo elemental a la estampa, dividida en tres secciones. La 1ª. sección, estudiará principios i cabezas: la 2ª. extremidades: la 3. la figura entera. La 2ª. clase pertenecerá a la imitación de relieve o estatuas, i tendrá las mismas secciones que la anterior. La 3ª. completará el curso de dibujo para la composición histórica, por medio de la imitación del modelo vivo, de un curso de anatomía práctica y otro de pintura i ropajes al natural.

Art. 3º. Recorridas las anteriores clases por el alumno, principiará un curso de composición.¹⁴

¹⁴ *Decretos del Gobierno, Reglamento de la Academia de Pintura, Anales de la Universidad de Chile, correspondientes al año 1849, Primera Sección.*

Según Villegas Vergara y sus coautores, en la APS el dibujo estaba orientado a ser un recurso asistencial de la pintura (VILLEGAS *et al.*, 2017), sin embargo, creemos que el afán de Ciccarelli para que el entero aparato pedagógico creado descansara sus fundamentos sobre la noble disciplina del dibujo, se debió a que el director italiano detectó rápidamente una carencia en cuanto a formación básica ofrecida en Chile a los futuros pintores.

Recordemos que la procedencia del napolitano y su trayectoria internacional entre ambientes cultos de Italia y Brasil antes de llegar al puerto de Valparaíso, le pusieron en contacto con las grandes instituciones académicas de su ciudad natal, de Roma y de la corte del emperador carioca Pedro II: en los tres entornos, y especialmente en la Ciudad Eterna, los adelantos de los discípulos y por ende las capacidades docentes de sus maestros, eran sometidas al juicio imparcial del público en ocasión de la exposición en los Concursos y Salones organizados adrede.¹⁵

Cuando llegó a Santiago, Alessandro vio como solución a la demanda de pintores de historia que el Estado expresaba no tan discretamente, la preparación en la disciplina del dibujo que por sus características acarrea, como ya mencionamos, una serie de aprendizaje complementarios, en particular conocimientos de historia, iconografía, moda según la época a retratar, anatomía, alzado de edificios.

Si en la APS Ciccarelli no encontró buena acogida entre los alumnos que le acusaban de no dejarles ejercitar sus dotes personales para dar preponderancia a los ejercicios de diseño,¹⁶ en la Escuela de la RACBA los docentes tuvieron vida más fácil.

Aquí fueron Lorenzo Pastor, primer docente de diseño, Fernando Estévez –quien se hizo cargo hasta 1854 de Modelado y Vaciados de adorno–, coadyuvados por Pedro Maffiotte en las clases de Aritmética y Geometría para dibujantes, quien sembraron la semilla de una verdadera escuela de arte que formó a los pintores presentes en Tenerife en los años 40 del siglo XIX (ALLOZA, 1981).

Resulta interesante acudir a las palabras que Saurín y Berthelot pronunciaron en la sesión pública de la RACBA en noviembre de 1851, las cuales nos dan cuenta de las esperanzas que la Academia encerraba en su primer año de actividad. En particular en la *Memoria* presentada públicamente por el secretario Saurín, después de un breve recorrido histórico desde la Antigüedad hasta sus días para demostrar el prestigio que las Artes, al igual que las Ciencias, confieren a una Nación –tópico muy recurrente en los discursos de esta índole– subrayaba las ventajas que la fundación de la RACBA acarrea consigo:

Con estas enseñanzas¹⁷ podrán perfeccionarse entre nosotros los ramos de la platería, ebanistería &c.; y nuestros industriales haciendo aplicación en sus talleres de los conocimientos adquiridos, reportarán indudablemente ventajas de consideración

15 Nos referimos en particular a los Concursos Clementino y Balestra en Roma, y a las Exposiciones Borbónicas en Nápoles (SUSINNO, 2009).

16 Basta con citar la caricatura que el joven Antonio Smith publicó en Santiago cuando se cumplía una década de la llegada de Ciccarelli, en la que el italiano es representado con sus característicos bigotes frente a una tela, junto a una copia del Libro de la Apocalipsis. En *El Correo Literario*, n° 8, 4 sep. 1858.

17 Las enseñanzas a las que hacía referencia Saurín eran las siguientes: copia de figura, aritmética, geometría, dibujo lineal, de adorno, aplicado a las artes y a la fabricación, modelado, vaciado de adornos, aunque para las dos últimas habría que esperar para empezarse a dictarse.

adelantando en buen gusto, y logrando dar á sus obras la elegancia en las formas, la belleza en los perfiles y contornos.¹⁸

Saurín nos informa que en la misma sesión el académico Berthelot leyó «un discurso relativo a demostrar la utilidad y conveniencia del dibujo de adorno para la clase artesana»¹⁹ especialmente en Tenerife, territorio donde las Bellas Artes encontraron terreno fértil.

El erudito marsellés, dirigiéndose a la platea, entregaba a los discípulos de la Academia la honrosa responsabilidad de difundir el buen gusto en la sociedad contemporánea, ellos que, cumpliendo con un preciso currículum formativo basado en un aprendizaje constante y gradual del dibujo, adquirirían los instrumentos necesarios para manejarse con soltura en el mundo de las artes industriales:

Quando, pasando después sucesivamente del dibujo lineal al modelado por medio de la sombra y de esta primera imitación del relieve, al relieve mismo por medio de la arcilla o de la cera llegará á copiar materialmente los modelos y á hacer una buena elección de ellos para reproducirlos en las artes industriales á que son aplicables; entonces, en esta Provincia, en donde el rápido desarrollo de la inteligencia y la afición á las Bellas Artes son cualidades innatas entre los Isleños, aquellos que se hayan aprovechado de los beneficios de la enseñanza podrán utilizar sus talentos y popularizar el buen gusto en todas las obras que necesitan del Arte como auxiliar.²⁰

Saurín y Berthelot en Tenerife y Ciccarelli en Chile, depositaban en la complejidad de la formación en dibujo y en su prestigio intelectual, la tarea de llevar las artes nacionales a la formulación de un lenguaje artístico renovado y propio de las realidades culturales de los dos territorios en cuestión. Los eruditos citados apelaron directamente a la juventud presente como oidora de los discursos. Así se expresaba CICCARELLI (1849: 21):

¡Estudiosa juventud! La más bellas y nobles dotes del alma acompañan siempre al verdadero artista de la naturaleza, que tiene una positiva misión en la tierra... no creáis poder llegar a ser verdaderos artistas, limitándoos a las primeras producciones en que solo brilla la fidelidad de una imitación servil; ese no es más que el oficio mecánico del arte; el arte en si tiene otro fin i apetece otra esfera mas vasta.

Y por su lado SAURÍN (1851: 8) afirmaba:

La juventud canaria posee ya un campo abierto para instruirse en el estudio de las Bellas artes; aprovecharse puede de la enseñanza que se le ofrece... no desalentéis: el trabajo triunfa de todo; y algún día al recoger el justo fruto de vuestras tareas, asegurándoos un porvenir mas venturoso, podréis dar también lustre y nombre al pueblo que os vió nacer como lo han verificado varias obras literarias Canarias que han inmortalizado el ingenio de sus autores.

18 *Acta de la sesión pública que celebró la Academia de Bellas Artes de la provincia de Canarias, el día 19 de noviembre de 1851, bajo la presidencia de Don Lorenzo Tolosa, para la distribución de premios a los alumnos de las escuelas, que los obtuvieron por las obras presentadas al certamen de curso último*, Impresa por acuerdo de la Academia. Imprenta, Librería y Litografía Isleña, Santa Cruz de Tenerife, 1831, en part. Saurín, Bartolomé, *Memoria de los trabajos hechos por la Academia durante el curso último de 1850 a 1851* (pp. 4-11), p. 8.

19 AMSC, *Libro de Actas desde 1850 a 1854, Sesión pública de 19 de noviembre de 1851*, p. 36.

20 *Acta de la sesión pública que celebró la Academia de Bellas Artes de la provincia de Canarias, op. cit.*, en part. Berthelot, Sabino, *Discurso académico pronunciado el 19 de noviembre*, (pp.11-14), p. 12.

Las promesas repuestas en las jóvenes generaciones de discípulos hacían bien esperar por el futuro de la RACBA y la APS.

4. CONCLUSIONES

Las dos instituciones han sido objeto de análisis por la historiografía contemporánea nuestra, produciéndose críticas y elogios que, a nuestro parecer en muchas ocasiones, atañen a cuestiones de gusto y juicios estéticos, más enfocadas al análisis de la producción de los profesores empeñados en ellas, que regidas por una valoración de los resultados alcanzados por los discípulos que allí se formaron.

La lectura que proponemos ve en ambas Academias y en la común elección del dibujo como materia príncipe, la voluntad de perfilarse en el panorama artístico local como instrumentos y órganos oficiales para estimular y promover el debate y la creación artística. Todo ello a través de numerosas instancias educativas, entre ellas la enseñanza reglada y llevada a cabo por personal cualificado para ejercer como docente y la organización de Exposiciones que reunían a los premios anuales.

Nos resulta claro entender el porque de tal elección en el siglo XIX tanto en Tenerife como en Chile, donde personalidades como Pastor y Ciccarelli –ambos profesores y artistas de claras y admirables tendencias neoclásicas en cuanto a traducción pictórica de valores plásticos y estéticos– implantaron un rígido pero necesario sistema de aprendizaje artístico: la clave era el ejercicio constante de copia de grabados cuyos temas tratados eran en su mayoría extraídos desde la interpretación ovidiana de la Antigüedad clásica, con particular atención a la representación del cuerpo humano como medio para llegar a tener soltura en el manejo de las reglas de la anatomía.

En este sentido queda un dato objetivo que nos habla de la aportación positiva que la RACBA y la APS dieron al panorama de las Bellas Artes canarias y chilenas decimonónicas: son los nombres de artistas como Francisco González y Pedro Lira (APS), y de Filiberto Lallier y Cirilo Truilhé (RACBA). El nivel técnico de sus obras y los lenguajes artísticos presentes en sus creaciones son ejemplos magistrales del correcto funcionamiento de las academias en cuanto a elecciones docentes.

Ambas instituciones fomentaron la especialización de la primera generación de artistas locales que participaron en Salones y Exposiciones y que llevaron fuera de los confines nacionales la prueba de la implantación de estudios oficiales en Santiago y Tenerife.

Fueron, en definitiva, instituciones que actuaron en dos direcciones, ambas fructíferas: por un lado, se hicieron portadoras de la misión pedagógica entre los aspirantes jóvenes pintores de historia y entre los artesanos destinados al mundo de las artes industriales; por otro lado, jugaron un rol fundamental en la educación al *buen gusto* de las sociedades en las que se insertaron.

5. REFERENCIAS

- ANÓNIMO (1851): *Acta de la sesión pública que celebró la Academia de Bellas Artes de la provincia de Canarias, el día 19 de noviembre de 1851, bajo la presidencia de Don Lorenzo Tolosa, para la distribución de premios a los alumnos de las escuelas, que los obtuvieron por las obras presentadas al certamen de curso último*, Impresa por acuerdo de la Academia. Imprenta, Librería y Litografía Isleña, Santa Cruz de Tenerife.
- ALLOZA MORENO, M.A. (1981): *La Pintura en Canarias en el Siglo XIX*, Aula de Cultura de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- AMUNÁTEGUI SOLAR, D. (1889): *Los primeros años del Instituto Nacional (1813-1835)*, Imprenta Cervantes, Santiago de Chile.
- BERRIOS, P. et al. (2009): *Del taller a las aulas. La institución moderna del arte en Chile (1797-1910)*, LOM Editores, Santiago de Chile.
- CASTRO BORREGO, F. (1988): *La Pintura canaria del siglo XIX en el Museo Municipal de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife*, Caja General de Ahorros de Canarias Centro Cultural Santa Cruz de Tenerife.
- CHARLE, C. (2000): *Los intelectuales en el siglo XIX. Precursores del pensamiento moderno, Siglo Veintiuno de España Editores*, Madrid.
- CICCARELLI, A. (1849): *Discurso pronunciado en la inauguración de la Academia de Pintura por su director D. Alejandro Ciccarelli, seguido de la contestación en verso leída por D Jacinto Chacón*, Imprenta Chilena, Santiago de Chile.
- CINELLI, N. (2016): «Hacia la enseñanza de los estudios artísticos en Chile: Manuel de Salas y la Academia de San Luis», *Alpha*, 42: 297-310.
- CINELLI, N. (2019) «¡Estudiosa juventud! ¡Elevad vuestra mente ácia la nobleza del arte!». The tradition of the artistic education in Chile in the “Speech” from Alessandro Ciccarelli (19th century)», *History of Education and Children’s Literature*, 19 (2).
- CINELLI, N. (2019): «Alessandro Ciccarelli, primer director de la Academia de Pintura en Santiago (siglo XIX)», en M.A. FERNÁNDEZ VALLE et al, *No hay más que un mundo: globalización artística y cultural*, CEIBA, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.
- CIORANESCU, A. (1998): *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, tomo IV, Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- CRUZ DE AMENÁBAR, I. (2004), «“La Atenas del Pacífico”. Alejandro Cicarelli y el proyecto civilizador de las Bellas Artes en Chile republicano», *Tiempos de América*, 11: 91-104.
- DE LA MAZA, J. (2013): *Inauguración de la Academia de Pintura (Documentos para la comprensión de la Historia del Arte en Chile)*, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile.
- ERRÁZURIZ, L. (1994): *Historia de un área marginal*, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- ERRÁZURIZ, L. (2006): *Sensibilidad estética: un desafío pendiente en la educación chilena*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.
- GUTIÉRREZ, C. (2011): *Educación, ciencias y artes en Chile, 1797-1843: Revolución y contrarrevolución en las ideas y políticas*, RIL Editores, Santiago de Chile.
- GUZMÁN SCHIAPPACASSE, F. (2015): «El pensamiento de Juan Egaña y el monumento erigido para celebrar el 18 de septiembre de 1819», *Atenea*, 511: 207-219.
- GUZMÁN SCHIAPPACASSE, F.; MARTÍNEZ, J. M., eds. (2012): *Vínculos artísticos entre*

- Italia y América. Silencio Historiográfico. VI Jornadas de Historia del Arte*, Museo Histórico Nacional, Facultad Artes Liberales Universidad Adolfo Ibáñez, Centro CREA, Valparaíso.
- HERNÁNDEZ SOCORRO, M.R. *et al.* (2008): *El despertar de la cultura en la época contemporánea. Artistas y manifestaciones culturales del siglo XIX en Canarias*, Historia Cultural del Arte en Canarias V, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- MARTÍNEZ DE LA PEÑA, D. *et al.* (1987): *Organización de las enseñanzas artísticas en Canarias*, Gráfica Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- NOREÑA SALTO, M.T. (1977): *Canarias: política y sociedad durante la Restauración*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- RIPAMONTI MONTT, V. (2010): «Academia de Pintura en Chile: sus momentos previos», *Intus-Legere Historia*, 4 (1):127-153.
- ROMERA, A. (1951): *Historia de la Pintura Chilena*, Editorial Pacífico, Santiago.
- SALAS Y CORBALÁN, M. (1914): *Escritos de Don Manuel Salas relativos a él y su familia*, Ediciones Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- SIEMENS HERNÁNDEZ, L. *et al.* (2013): *La Academia y el Museo. Conmemoración de un centenario. 1913-2013*, Editores Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Organismo Autónomo de Cultura, Real Academia Canaria de Bellas Artes de San Miguel Arcángel, Santa Cruz de Tenerife.
- SOLER, L.; CINELLI, N. (2016): «Educational policies in Nueva Granada and in Reino de Chile Caballero y Gongora and Salas y Corbalan, two intellectuals in the Age of Enlightenment», *History of Education and Children's Literature*, 11 (2): 41-58.
- SUSINNO, S. (2009): *L'Ottocento a Roma. Artisti, cantieri, atelier tra età napoleonica e Restaurazione*, Silvana Editori, Roma.
- TARQUIS RODRÍGUEZ, P. (2011): *Desarrollo del Museo de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife*, edición, introducción y notas por A. L. González Reimers, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.
- VILLEGAS VERGARA, I. (2009): *La enseñanza del dibujo artístico en Chile: 1797-1858*, Tesis doctoral inédita, Universitat Politècnica de València, València.
- VILLEGAS VERGARA, I. *et al.* (2017): *Dibujo en Chile (1797-1991). Variaciones epistemológicas, aplicaciones profesionales*, LOM Editores, Santiago de Chile.
- ZAMORANO PÉREZ, P. (2016): «Institucionalidad y bellas artes en Chile: el rol tutelar del estado en el sistema de gestión de la enseñanza, la difusión y el patrimonio», *Revista Quintana*, 15: 269-280.
- ZAMORANO PÉREZ, P. (2013): «El Discurso de Ciccarelli en la fundación de la Academia de Pintura de Chile (1849)», *Quiroga*, 4: 76-86.
- ZAMORANO PÉREZ, P.; HERRERA STYLES, P. (2017): «Panorama artístico chileno durante la segunda mitad del siglo XIX: Debates, institucionalidad y protagonistas», *Revista Atenea*, 515: 147-162

Los ingresos del Cabildo Insular de Tenerife durante el franquismo desarrollista (1959-1972)

The Income of the Cabildo Insular de Tenerife During the Era of Developmentalist Francoism (1959–1972)

Ruymán Hernández Pacheco

Universidad de La Laguna

Escuela de Doctorado y Estudios de Posgrado

<https://orcid.org/0000-0001-7614-0315>

ruyman.pacheco.03@ull.edu.es

Recibido: 12/06/2019; Revisado: 16/11/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

La implementación del Plan de Estabilización y Liberalización de 1959 dio paso a una nueva etapa en la que España recuperó su senda de crecimiento, que se había visto debilitada tras el estallido de la Guerra Civil. Ello hizo que las corporaciones locales españolas pudieran incrementar sus ingresos presupuestarios y que, por tanto, se ampliara el margen para realizar inversiones. El objetivo del trabajo es analizar la fiscalidad del Cabildo Insular de Tenerife entre 1959 y 1972 para determinar en qué medida el ente insular se benefició de este nuevo marco y qué repercusiones tuvo sobre la economía insular. A la vista de los resultados, se sustentó especialmente en la imposición indirecta, y el arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías se consolidó como el recurso fiscal más importante para las arcas insulares.

Palabras clave: Cabildo Insular de Tenerife, Hacienda local, ingresos, recursos fiscales.

Abstract

The implementation of the Stabilization and Liberalization Plan of 1959 ushered in a new era during which Spain got back onto its path towards growth, a progression hindered by the outbreak of the Civil War. This meant that local Spanish corporations could increase their income budget and, therefore, the margin for investment also increased. The objective of the present study is to analyse the taxation system of the Cabildo Insular de Tenerife between 1959 and 1972, in order to determine to what extent the insular entity benefited from this new framework and what repercussions it had on the island's economy. In view of the results, the Cabildo sustained itself primarily by indirect taxation, and tax on the import and export of goods established itself as the most important fiscal resource for the insular treasury.

Keywords: Cabildo Insular de Tenerife, Local Treasury, Income, Fiscal Resources.

1. INTRODUCCIÓN

Si los años del primer franquismo se caracterizaron por el decrecimiento y estancamiento que sufrieron los principales indicadores socioeconómicos por los efectos negativos de la guerra civil española, la Segunda Guerra Mundial y la política autárquica implementada por el régimen franquista, en 1959 se abrió un tiempo nuevo que hizo cambiar de signo la anterior tendencia. Precisamente, el Plan de Estabilización y Liberalización de la economía de 1959 fue el propulsor del cambio de rumbo de la política económica al poner fin al modelo de autarquía económica que se había implantado en 1939.

La puesta en marcha del Plan, que en último término pretendía sortear la decadencia del modelo autárquico y evitar la caída de la Dictadura, se tradujo en el comienzo de la alineación de España en el escenario internacional y en la simplificación del intervencionismo económico. En este sentido, su actuación se basó en tres ejes fundamentales. En primer lugar, se ejecutaron políticas coyunturales enfocadas a controlar la inflación crónica que sufría la economía española derivada de la falta de una regulación monetaria. Para ello, se limitó el gasto público, se restringieron las emisiones de deuda y se aumentaron los tipos de interés. En segundo lugar, se llevaron a cabo acciones de tipo liberalizador que supusieron la eliminación de entes interventores que se habían establecido en la etapa anterior y se simplificó la burocracia administrativa para facilitar la inversión privada. No obstante, este objetivo no pudo cumplirse del todo porque, si bien se avanzó en la liberalización interna de la economía, no se profundizó en ello y se crearon nuevos mecanismos intervencionistas que imposibilitaban la eficiencia de los mercados. Por último, se estimuló la política de apertura hacia el exterior a través de la integración de España en múltiples organismos internacionales, lo que supuso la acción más determinante para el desarrollo económico que se produjo en la década siguiente (SERRANOS y PARDOS, 2002: 370-371).

En Canarias, el Plan de 1959 significó, claramente, la salida de la crisis en la que se encontraba inmersa su economía desde la finalización de la Guerra Civil. Así pues, desde los primeros años de la década de los sesenta se asentaron las nuevas bases del crecimiento económico canario que rompían drásticamente con las de la anterior etapa (RIVERO, 2007: 61-62). En virtud de ello, se diversificó la estructura económica del Archipiélago y se añadieron nuevas actividades económicas vinculadas al sector terciario. El turismo se desarrolló hasta niveles nunca antes vistos y se convirtió en el motor de la fase expansiva en la que entró la economía canaria. Este nuevo marco generó efectos de arrastre sobre el conjunto de la economía al propiciar el crecimiento de algunos sectores productivos, especialmente los de la construcción y el comercio, en detrimento del sector agrario (MACÍAS, 2001: 498-499; MACÍAS, 2011: 252-253).¹

En cuanto a la migración, a partir de la década de los sesenta el saldo migratorio en Canarias pasó a tener signo positivo. Su principal motivación fue el

¹ Los factores determinantes del crecimiento del turismo en Canarias fueron tres: las condiciones favorables de la oferta turística (geografía, climatología, etc.), un marco institucional que facilitó su expansión y factores externos como el crecimiento del turismo internacional que se produjo desde la segunda mitad del siglo XX (véase HERNÁNDEZ y RODRÍGUEZ, 2007: 206-207).

crecimiento del turismo de masas, así como el desarrollo del empleo por cuenta ajena. El flujo de emigraciones hacia Venezuela se paralizó casi por completo durante esta etapa y tampoco se produjo una emigración sustancial a Europa, como sí ocurrió en la Península. Ello se puede justificar por la abundancia de oferta de empleo y de mano de obra en el mercado canario. Por su parte, la inmigración aumentó sensiblemente, sobre todo de personas procedentes del continente europeo que migraban a Canarias por cuestiones de ocio, y no tanto laborales (GODENAU y ARTEAGA, 2007: 138-139).

Lógicamente, las corporaciones locales canarias -ayuntamientos y cabildos insulares- se beneficiaron de esta nueva coyuntura en la que predominó la estabilidad y el crecimiento. De hecho, las inversiones insulares también se incrementaron con respecto a la etapa anterior, en lo que resultaron clave los Planes de Desarrollo Económico y Social que se aprobaron en la década de los sesenta, ya que permitieron la ejecución de obras de muy distinta índole en aras de promocionar el desarrollo económico.

Partiendo de lo indicado, el presente trabajo tiene por objetivo analizar los ingresos liquidados del Cabildo Insular de Tenerife durante el período comprendido entre 1959 y 1972, esto es, desde el Plan de Estabilización hasta antes de la aprobación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF) que implantó un modelo de fiscalidad homogéneo para todos los cabildos. Teniendo en cuenta que los ingresos fiscales suponen el principal sustento de los entes locales, prestaremos especial atención a los recursos fiscales del Cabildo con el fin de determinar los cambios que tuvo que acometer en su sistema fiscal para adaptarse al nuevo marco y las repercusiones que tuvo ello en la economía insular. Las principales fuentes documentales en las que se basa el trabajo son, por un lado, las liquidaciones de los presupuestos de ingresos en el período señalado, que nos proporcionan información cuantitativa sobre los diferentes capítulos presupuestarios y que hemos obtenido del Archivo del Cabildo Insular de Tenerife,² y, por otro, los libros de actas de la Corporación que nos han servido para ampliar el conocimiento sobre los recursos de la hacienda insular y su evolución histórica.³

El texto está estructurado en tres apartados. En el primero, analizaremos las tendencias generales de la evolución de los ingresos totales liquidados. En el segundo, estudiaremos la evolución de los ingresos específicamente fiscales, para lo que utilizaremos algunos indicadores que nos ayudarán a interpretar la realidad socioeconómica. Posteriormente, nos centraremos en profundizar en cada uno de los capítulos presupuestarios que componen esta sección: impuestos directos, impuestos indirectos, tasas y subvenciones y participaciones en ingresos. En el

2 Archivo del Cabildo Insular de Tenerife = ACIT.

3 Los datos de los presupuestos han sido deflactados a pesetas constantes de 2000 con el objetivo de homogeneizar la serie histórica. Asimismo, utilizamos los presupuestos liquidados cobrados al cierre de cada ejercicio en lugar de los créditos reconocidos y liquidados, puesto que no siempre todos los créditos pendientes de cobro eran efectivamente percibidos. En este sentido, algunos se declaraban como de dudoso cobro y acababan desapareciendo. Si utilizáramos como base de nuestro estudio estas obligaciones reconocidas, ello podría llevar a modificar al alza las cifras de los presupuestos perjudicando la obtención de conclusiones rigurosas. En todo caso, las obligaciones efectivamente cobradas se incluyen en el capítulo de resultados de cada ejercicio presupuestario.

último apartado, terminaremos de completar la estructura de los ingresos con el análisis de los capítulos de carácter no fiscal y de las resultas.

2. LOS INGRESOS LIQUIDADOS TOTALES

La tendencia de los ingresos del Cabildo de Tenerife durante el franquismo desarrollista se enmarcó dentro de la etapa de gradual apertura y crecimiento de la que se benefició el conjunto de la economía, que constituyó el «período de crecimiento más intenso e ininterrumpido en la historia de España» (Serranos y Pardos, 2002: 369). En este sentido, los ingresos se octuplicaron al pasar de 1.129 millones de pesetas en 1959 a 9.242 millones en 1972, esto es, crecieron a una tasa anual acumulativa del 16,2%. A pesar de que su evolución a lo largo del período manifestó una conducta creciente, adquirió un mayor impulso desde la segunda mitad de la década de los sesenta y se mantuvo hasta el final de la etapa (cf. cuadro 1 y gráfico 1).

CUADRO 1
Ingresos totales e ingreso por habitante
(en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Ingresos	Población	Ingreso por habitante
1959	1.129.410,58	387.214	2,92
1960	1.652.988,68	394.466	4,19
1961	2.041.729,85	402.417	5,07
1962	1.921.330,73	410.367	4,68
1963	2.030.403,87	418.318	4,85
1964	2.592.892,13	426.268	6,08
1965	2.830.600,50	434.219	6,52
1966	3.996.389,62	442.169	9,04
1967	5.241.269,61	450.120	11,64
1968	6.064.731,09	458.070	13,24
1969	5.700.196,71	466.021	12,23
1970	6.556.038,91	473.971	13,83
1971	7.451.913,49	481.536	15,48
1972	9.242.847,42	489.102	18,90

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972

Si entramos en detalle, podemos identificar dos subperíodos en la trayectoria de los ingresos liquidados. Durante el primer lustro (1959-1963), los ingresos aumentaron por el efecto de las políticas estabilizadoras de la economía que había iniciado el régimen en los últimos años de la década de los cincuenta y, especialmente, por los efectos del Plan de Estabilización y Liberalización de 1959. El precedente lo había marcado la reforma tributaria de 1957, impulsada por el entonces Ministro de Hacienda, Mariano Navarro Rubio, que promovió un cambio fiscal que permitía el crecimiento de los ingresos públicos y, simultáneamente, proponía una serie de medidas con el objetivo de contener el gasto para aumentar el ahorro del sector público (OJEDA y HERNÁNDEZ, 2019a: 645)⁴. Por todo ello, los ingresos insulares durante estos años se duplicaron, consiguiendo superar los 2.000 millones de pesetas en 1963.

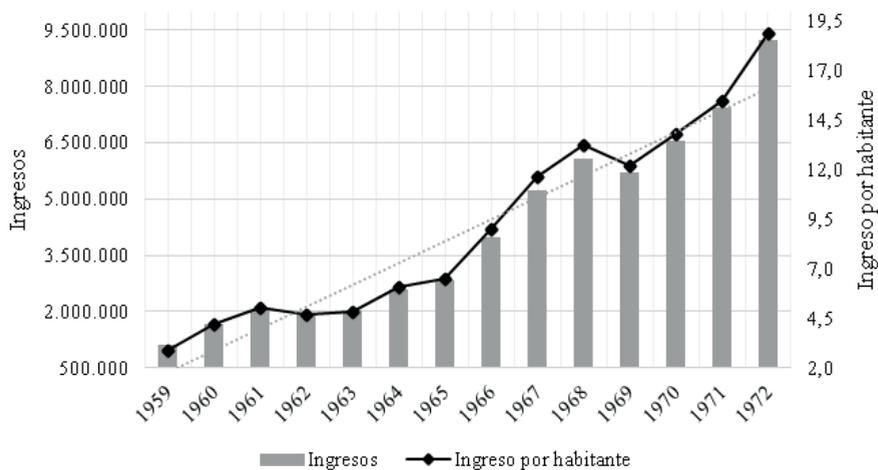
En el segundo período (1964-1972) se continuó con la tendencia ascendente de los ingresos que coincidió con los años en los que se ejecutaron los dos primeros Planes de Desarrollo Económico y Social (1964-1967 y 1968-1971). Precisamente, en Canarias tuvieron un papel destacado gracias al llamado «Plan Canarias»⁵. La nueva dinámica puede atribuirse también a factores internos del propio Cabildo de Tenerife, como el impulso de los arbitrios insulares, la consolidación de algunas tasas y derechos, así como las diferentes reformas legislativas en materia fiscal que se aprobaron y que remaron a su favor. De hecho, fue en estos años cuando realmente se produjo el mayor incremento de las cantidades ingresadas en las arcas insulares. Así, entre 1964 y 1972 los ingresos del Cabildo se multiplicaron por 3,5 al pasar de 2.592 millones a más de 9.242 millones de pesetas (cf. cuadro 1). En lo que respecta al ingreso por habitante, su tendencia fue bien diferente a la seguida durante la autarquía, que se había caracterizado por el decrecimiento generalizado y, en el mejor de los casos estancamiento, tras el estallido de la Guerra Civil.⁶ Ahora, a pesar de que el ingreso obtenido en 1936 (4.280 pesetas) no volvió a conseguirse hasta 1961 (5.070 pesetas), la tasa de crecimiento anual acumulativo entre 1959 y 1972 fue del 14,27% y, cuantitativamente, el ingreso per cápita se incrementó de 2.920 a 18.900 pesetas. A pesar de que su crecimiento anual fue ligeramente inferior al de los ingresos totales, los datos manifiestan una relativa recuperación de los niveles de bienestar de los insulares, pues, aunque la población se incrementó en más de 100.000 personas durante el período, ello no impidió que el ingreso por habitante continuara con su escalada.

4 Ley de 26 de diciembre de 1957 por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Estado para el bienio económico 1958-1958 y reformas tributarias. Boletín Oficial del Estado, 27 de diciembre de 1957, núm. 323

5 Dado que las dos provincias canarias se situaban por debajo del nivel medio de renta, se aprobó la ejecución de un Plan específico que tenía como principal objetivo el desarrollo económico del Archipiélago para eliminar las diferencias con el resto de regiones del territorio nacional y sentar las bases del desarrollo a largo plazo (véase González Pérez, 2014: 468-469; Ojeda y Hernández, 2019b).

6 Esta afirmación se fundamenta en un estudio inédito, en proceso de elaboración, sobre las arcas del Cabildo Insular de Tenerife durante el siglo xx.

GRÁFICO 1
Evolución de los ingresos liquidados y del ingreso por habitante
(en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

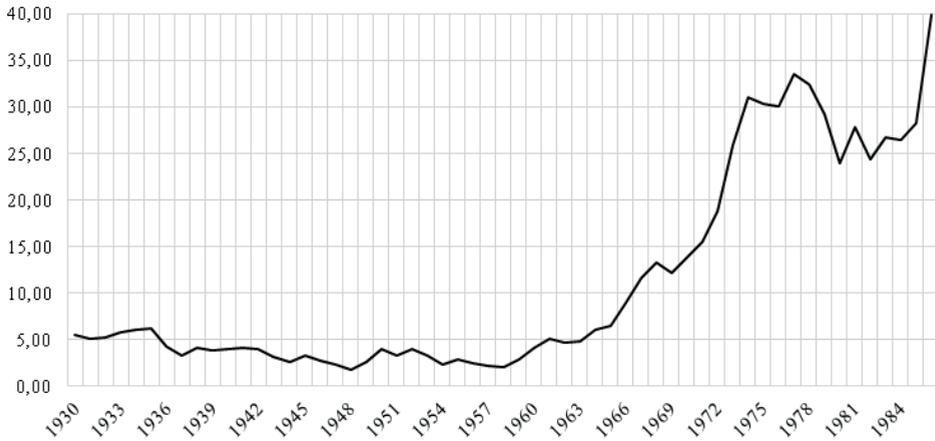


Fuente: cf. cuadro 1.

Finamente, la perspectiva del largo plazo otorga mayor relevancia a la ratio del ingreso por habitante que nos permite ponderar el éxito recaudador de los años sesenta y principios de los setenta (cf. gráfico 2). Tal y como hemos señalado, no fue hasta mediados de los años sesenta cuando se alcanzaron, en términos constantes, los valores del ingreso por habitante logrados en los años de la II República, por lo que resulta indiscutible que la fiscalidad padeció también los costes del franquismo autárquico, al igual que ocurrió con otras variables económicas como los salarios reales o los niveles de consumo (Carnero y Nuez, 1999: 474-480). Desde entonces, el ingreso por habitante se incrementó casi exponencialmente hasta la década de los años setenta, cuando se contrajo de nuevo por la recesión derivada de las dos crisis del petróleo de 1973 y 1979. Este hecho viene a corroborar la relación existente entre la coyuntura económica y el comportamiento de los ingresos del Cabildo Insular de Tenerife.

En definitiva, esta trayectoria tan exitosa de las entradas en el fisco tinerfeño, que se puede apreciar tanto en las cifras brutas como en las relativas, fue el resultado combinado de varios factores. Por un lado, influyó el cambio de ciclo económico, esto es, la propia expansión económica activó al alza los recursos económicos de los que se nutría el Cabildo, principalmente los impuestos. Por otro lado, todos los cambios institucionales y legislativos que tuvieron lugar durante la etapa contribuyeron también a mejorar la recaudación de los ingresos presupuestarios.

GRÁFICO 2
 Evolución del ingreso por habitante
 (en miles de pesetas constantes de 2000), 1930-1986



Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1930-1986.

3. LOS RECURSOS FISCALES

Para la cuantificación de los ingresos fiscales durante el período comprendido entre 1959 y 1972, hemos tomado los capítulos que hacen referencia a su tipología fiscal teniendo en cuenta la nueva formulación presupuestaria implantada en 1959⁷. Por tanto, incluimos el de *impuestos directos* (capítulo 1), *impuestos indirectos* (capítulo 2), *tasas y otros ingresos* (capítulo 3) y *subvenciones y participaciones en ingresos* (capítulo 4).

⁷ En 1959 entró en vigor una nueva estructura presupuestaria de tipo económico que suprimió el modelo que se había establecido en 1924 con el Estatuto Municipal de Calvo Sotelo. Dicha clasificación se reguló en la «Orden de 14 de mayo de 1958 por la que se establece la estructura básica de clasificación estadística de los presupuestos del Estado, organismos autónomos y corporaciones locales». y se corroboró por la «Circular de 1 de septiembre de 1958 sobre cierre de ejercicio, liquidación y cuentas de las Corporaciones locales». Asimismo, su aplicación se justifica bajo el amparo de lo establecido el Reglamento de las Haciendas Locales de 1952 (véase Garrués, 2002: 885). Desde entonces y hasta 1979, los ingresos presupuestarios se clasificaron en ocho capítulos: impuestos directos, impuestos indirectos, tasas y otros ingresos, subvenciones y participaciones en ingresos, ingresos patrimoniales, extraordinarios y de capital, eventuales e imprevistos, y resultas.

CUADRO 2
Ingresos fiscales, ingresos fiscales por habitante y esfuerzo fiscal
(en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Ingresos fiscales	Ingreso fiscal por habitante	Esfuerzo fiscal (%)
1959	1.017.875,30	2,63	90,12
1960	1.332.204,15	3,38	80,59
1961	1.312.458,33	3,26	64,28
1962	1.467.222,42	3,58	76,36
1963	1.543.020,07	3,69	76,00
1964	1.784.684,68	4,19	68,83
1965	2.118.060,64	4,88	74,83
1966	2.365.771,44	5,35	59,20
1967	2.853.266,36	6,34	54,44
1968	2.947.227,52	6,43	48,60
1969	3.317.295,95	7,12	58,20
1970	3.561.759,05	7,51	54,33
1971	4.202.225,74	8,73	56,39
1972	5.268.854,25	10,77	57,00

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

Los ingresos fiscales siguieron la misma tendencia creciente que los ingresos totales, de modo que entre 1959 y 1972 se quintuplicaron hasta superar los 5.268 millones de pesetas en el último año, lo que se traduce en una tasa de crecimiento anual acumulativo del 12,46% (cf. cuadro 2). Este crecimiento se vio potenciado por las reformas fiscales que se acometieron desde el gobierno central,⁸ así como por la recuperación económica que se produjo en la economía española que propició un aumento de la demanda y del consumo de bienes y servicios. Todo ello repercutió en el buen desempeño de los ingresos fiscales del Cabildo, cuya manifestación más visible fue, quizás, la recaudación lograda por el arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías.

En cuanto al ingreso fiscal por habitante, observamos la misma trayectoria creciente durante todo el período, pues el indicador se incrementó de 2.630 pesetas en 1959 a 10.770 pesetas en 1972, con un crecimiento anual acumulativo del 10,6% (cf. cuadro 2). A la vista de este resultado, resulta evidente que se dejó

8 La Ley 85/1962, de 24 de diciembre, la Ley 41/1964, de 11 de junio y la Ley 48/1966, de 23 de julio modificaron el sistema tributario de las corporaciones locales con el objetivo de añadir mayor equidad y progresividad, así como de aumentar sus ingresos presupuestarios a través de la creación de nuevos gravámenes (véase Ojeda y Hernández, 2019a: 649-652; Comín, 1996: 231; Calvo, 1975).

atrás la dura etapa de la autarquía en la que el indicador evolucionó de forma irregular y permaneció estancado en casi todos los años. A pesar de los buenos resultados obtenidos ahora, debemos señalar que los valores conseguidos en los últimos años de la Segunda República (3.450 pesetas)⁹ no se superaron hasta bien entrada la década de los sesenta.

Ahora bien, al ponderar el ingreso fiscal por habitante sobre el ingreso por habitante, obtenemos el esfuerzo fiscal, que nos proporciona un indicador más específico del nivel de fiscalidad soportado por la población insular. Así, el esfuerzo fiscal mantuvo una tendencia decreciente de 1959 a 1972 al disminuir del 90,1% al 57,0%, esto es, 33 puntos porcentuales. En los primeros años, como consecuencia de los efectos residuales de la política autárquica que aún seguían presentes, la mayor parte del ingreso por habitante procedía, precisamente, de los ingresos fiscales de la corporación insular. En concreto, el 75,68% en término medio entre 1959 y 1965 (cf. cuadro 2).

Sin embargo, a partir de 1966 se produjo un cambio y el esfuerzo fiscal comenzó a reducirse de forma más notable por la propia coyuntura expansiva de la economía, que permitió al Cabildo diversificar sus ingresos y no sustentarse en exclusiva de recursos fiscales. Por ello, entre 1966 y 1972 el esfuerzo fiscal promedio disminuyó hasta el 55,45%. Este nuevo escenario repercutió de forma positiva en el bienestar de la población insular, pues disminuía así la proporción que debían destinar al cumplimiento de las obligaciones fiscales del Cabildo. Esta situación era similar a la acontecida durante los años de estabilidad y consolidación de la hacienda insular en la primera parte de la década de los años treinta.¹⁰

A continuación, entraremos a estudiar en detalle en los diferentes capítulos presupuestarios que conforman los ingresos fiscales, que analizaremos teniendo en cuenta la nueva organización de los capítulos, artículos y conceptos procedente de la estructura presupuestaria establecida desde 1959 para poder medir, adecuadamente, su repercusión sobre la hacienda del Cabildo Insular de Tenerife.

3.1 Impuestos directos: el arbitrio sobre el producto neto y la licencia fiscal

Contamos, en primer lugar, con el capítulo 1 de *impuestos directos*. Entre 1959 y 1966, la evolución de sus cifras liquidadas fue muy irregular, pero a partir de 1967 se estabilizaron en torno a los 130 millones de pesetas. Mientras tanto, si tenemos en cuenta todo el período analizado, el capítulo aportó, en término medio, el 2,64% del total de ingresos liquidados (cf. cuadro 3).

⁹ Véase nota al pie 6.

¹⁰ Véase nota al pie 6.

CUADRO 3
*Evolución de los impuestos directos y participación sobre el total de ingresos
 (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972*

Años	Impuestos directos	%		Años	Impuestos directos	%
1959	50.318,95	4,46		1966	31.536,79	0,79
1960	199.314,31	12,06		1967	128.146,23	2,44
1961	64.541,24	3,16		1968	127.532,34	2,10
1962	50.728,88	2,64		1969	140.526,45	2,47
1963	862,28	0,04		1970	144.058,79	2,20
1964	79,67	0,00		1971	145.243,16	1,95
1965	29.497,21	1,04		1972	143.545,61	1,55

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

El arbitrio sobre el producto neto, que consistía en un gravamen sobre las explotaciones industriales de las sociedades y compañías, cualquiera que fuera su constitución jurídica, no gravadas por la contribución industrial y de comercio, se encontraba dentro de la categoría de impuestos directos que percibía el Cabildo de Tenerife (cf. cuadro 4). Tras diversas modificaciones, quedó establecido definitivamente como un recurso para las diputaciones provinciales y cabildos insulares por medio del Decreto de 1955 de refundición de las leyes de bases de la hacienda local.

Adicionalmente, el Cabildo percibía un recargo del 25% del indicado arbitrio, aunque no se lo quedaba para sí mismo, sino que se encargaba de distribuirlo entre algunos municipios de Tenerife. De hecho, a través de un escrito de 1959 del jefe de contabilidad del ente insular, relativo a la distribución entre los ayuntamientos de las cantidades ingresadas en 1958 y 1959, queda constancia de que solo disfrutaban del mismo los ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna. En dicho informe, se acordó fijar la participación de ambos ayuntamientos en el 97,66% y en el 1,73%, respectivamente.¹¹ Sin embargo, tanto el arbitrio como el recargo no tuvieron mucho recorrido ya que quedaron suprimidos a mediados de la década de 1960.

¹¹ ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1960, p. 121.

CUADRO 4
Estructura de los impuestos directos (en pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Arbitrio sobre el producto neto	25% recargo arbitrio producto neto (1)	Licencia fiscal
1959	17.304.125,77		33.014.829,16
1960	129.054.015,30	32.263.503,64	37.996.786,50
1961	17.714.061,19	4.428.515,15	42.398.666,59
1962	15.146.479,54	3.888.099,31	31.694.297,59
1963		862.282,55	
1964		79.666,59	
1965			29.497.206,75
1966			31.536.792,67
1967			128.146.231,66
1968			127.532.338,77
1969			140.526.446,08
1970			144.058.787,92
1971			145.243.162,56
1972			143.545.607,15

Nota: (1) No siempre coincide que sea el 25% del valor de la primera columna puesto que los datos se refieren al rendimiento del arbitrio ingresado en las arcas insulares a la fecha de cierre del ejercicio presupuestario.

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

El otro impuesto directo que percibía el Cabildo es el referido al recargo sobre las cuotas del tesoro de la contribución industrial y de comercio, que fue reorganizado a finales de la década de los cincuenta. Con la reforma tributaria impulsada por la Ley de 26 de diciembre de 1957, la contribución industrial se integró en el recién creado impuesto sobre actividades y beneficios comerciales e industriales, comúnmente llamado *impuesto industrial*¹². A partir de dicha ley, el tributo comenzó a exigirse en dos formas. Por un lado, en una cuota fija o licencia fiscal por el mero ejercicio de cualquier industria, comercio, arte u oficio. Por otro lado, en una cuota por beneficios según los rendimientos que generara cualquier actividad que estuviera sujeta a la licencia fiscal.¹³ Sin embargo, los 12 Ley de 26 de diciembre de 1957 por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Estado para el bienio económico 1958-1958 y reformas tributarias. Boletín Oficial del Estado, 27 de diciembre de 1957, núm. 323; Véase también García-Fresneda, 2008: 89-90.

¹³ La tarifa de cuotas de la licencia fiscal se reguló en 1958, donde se estableció qué cantidad debía satisfacer cada grupo profesional en concepto de cuota fija. Véase Orden de 27 de enero de 1958 por

recargos establecidos a favor de las corporaciones locales, como el Cabildo, solo se giraban sobre las cuotas del Tesoro de la licencia fiscal (cuota fija) que hasta ese momento gravaban las cuotas de la extinguida contribución industrial. En cuanto a la cuota por beneficios, la ley dictó que no se podía girar recargo alguno para las corporaciones locales.

La licencia fiscal se convirtió en el tributo de carácter directo que más ingresos le reportaba al Cabildo Insular de Tenerife (cf. cuadro 4). En la evolución de sus cifras recaudadas podemos distinguir dos fases. En la primera, de 1959 a 1966, se promediaron 34 millones de pesetas, aproximadamente, que procedían de la participación del Cabildo en el 38% de las cuotas del Tesoro que se recaudaban de la licencia fiscal.¹⁴ Sin embargo, en la segunda fase, de 1967 a 1972, la recaudación promedio ascendió a 138 millones de pesetas, esto es, se cuadruplicó respecto a los años anteriores. Su causalidad debemos buscarla en la Ley sobre modificación parcial del régimen local de 1966, que planteó como uno de sus principales objetivos la conveniencia de localizar, hasta donde fuera posible, los ingresos locales, asignándolos a la corporación local donde radicara la base impositiva.¹⁵ En virtud de ello, la Ley precisó que el indicado recargo del 38% se debía atribuir directamente a la provincia o isla donde radicara la actividad sujeta al gravamen, de modo que los rendimientos fiscales quedaban localizados en cada territorio. Por este motivo, desde 1967 el Cabildo pudo incrementar de forma notable los ingresos percibidos por la licencia fiscal del impuesto industrial, lo que también fue propiciado por la mejora de la actividad comercial en la isla derivada de la coyuntura expansiva que enmarcó la década de 1960.

3.2. Impuestos indirectos

El capítulo 2, de *impuestos indirectos*, es otro de los que engrosan el cómputo de los ingresos fiscales. Cuantitativamente, sus cifras se multiplicaron por 4,5, pasando de 944 a 4.529 millones de pesetas entre 1959 y 1972, lo que lo convierte en el capítulo más importante del apartado de ingresos presupuestarios del Cabildo. Es más, durante dicho período aportó el 61,2% de los ingresos totales, aunque bien es cierto que dicha proporción se fue reduciendo de forma paulatina, pues en 1959 era del 83,6% y en 1972 no superaba el 50% (cf. cuadro 5).

A continuación, profundizaremos en la estructura de este capítulo con el análisis de los recursos que lo componían: el arbitrio sobre la importación y

la que se aprueba la Instrucción provisional para el Impuesto sobre los Rendimientos del Trabajo Personal y la Tarifa de cuotas de licencia fiscal. Boletín Oficial del Estado, 18 de febrero de 1958, núm. 42. 14 Inicialmente, el recargo era del 41%, según se recogía en el Decreto de 1955 sobre la refundición de las leyes de bases, pero en 1961 se decidió reducir los tipos vigentes de los recargos provinciales, municipales y especiales que giraban sobre las cuotas de la licencia fiscal del impuesto industrial. En el caso de las diputaciones y cabildos, el recargo se redujo hasta el 38%. Véase Decreto 2000/1961, de 13 de octubre, por el que se determinan la cuantía y forma de pago a las Corporaciones Locales de los distintos recargos sobre las cuotas de licencia fiscal del impuesto industrial. Boletín Oficial del Estado, 26 de octubre de 1961, núm. 256.

15 Estas nuevas atribuciones entraron en vigor a partir del uno de enero de 1967. Véase Ley 48/1966, de 23 de junio, sobre modificación parcial del Régimen Local. Boletín Oficial del Estado, 25 de julio de 1966, núm. 176.

exportación de mercancías, el arbitrio sobre alcoholes y aguardientes, el arbitrio sobre la gasolina, el arbitrio sobre el tabaco y la recaudación de las apuestas mutuas deportivas benéficas.

CUADRO 5
*Evolución de los impuestos indirectos y participación sobre el total de ingresos
(en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972*

Años	Impuestos indirectos	%		Años	Impuestos indirectos	%
1959	944.560,38	83,63		1966	2.289.741,06	57,30
1960	1.106.382,53	66,93		1967	2.692.940,79	51,38
1961	1.210.503,17	59,29		1968	2.752.878,36	45,39
1962	1.383.823,38	72,02		1969	3.115.418,16	54,65
1963	1.514.520,80	74,59		1970	3.296.497,83	50,28
1964	1.756.993,57	67,76		1971	3.882.236,83	52,10
1965	2.049.994,41	72,42		1972	4.529.668,21	49,01

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

3.2.1. *El arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías y el arbitrio sobre alcoholes y aguardientes*

La principal fuente de ingresos del capítulo de impuestos indirectos entre 1959 y 1972, así como de la totalidad del presupuesto, provenía del rendimiento del arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías. Había sido creado en 1914 con la finalidad de gravar las mercancías que entraran y salieran de la isla por los distintos puertos insulares por medio de unas tarifas que se establecían según su peso bruto. Sin embargo, tras las dificultades económicas en las que se vio envuelta la corporación insular desde el comienzo de la Guerra Civil, este sistema quedó obsoleto y, tras una modificación propuesta en 1947, se adoptó un modo de recaudación basado en el sistema *ad valorem*. Tras ello, se creó la Junta de Valoraciones, que se convirtió en el órgano encargado de fijar el valor de las mercancías y de gestionar la mayor parte de las cuestiones relacionadas con el arbitrio. Su papel se fue reforzando a medida que avanzaba la década de los sesenta y acabó, incluso, dictaminando en sus reuniones a favor de la concesión de exenciones particulares a empresas u organizaciones que consideraba que contribuirían a fomentar la agricultura y la industria insular.¹⁶

¹⁶ Sirva de ejemplo el caso de la empresa Litografía Romero, a la que en 1968 le concedió una exención del arbitrio a la importación de papel, cartulinas y carteles que se destinaran a la confección de libros para su posterior exportación. Por su parte, en 1970, tras unos estudios aportados por el Sindicato Provincial de la Pesca, la Junta acordó declarar exento del arbitrio la importación de todo tipo de pescado que tuviera procedencia nacional. Véase ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1968-1969, pp. 165-167; Id. 1970-1971, pp. 162-163.

Una de las principales novedades del arbitrio en esta etapa vino a instancias de una moción de la Comisión de Hacienda y Economía del Cabildo en 1961, que pasó a estudiar la Junta de Valoraciones. Con el fin de dar una adecuada protección al débil sector industrial de Tenerife, la Comisión propuso que el arbitrio sobre la importación de mercancías fuera liquidado sobre el 10% del valor real de la maquinaria importada que se destinara a instalar nuevas industrias, o bien a ampliar o renovar las ya establecidas, así como de la maquinaria agrícola utilizada en ese tipo de explotaciones y de los motores marinos que se colocaran a buques construidos en astilleros de la isla.

Este beneficio fiscal se aprobó unos meses después, estableciéndose así una bonificación del 90% del arbitrio sobre la importación de maquinaria industrial. A los supuestos anteriores, se le añadió también una bonificación para la importación de bienes de equipo destinados a instalaciones básicas o de interés socioeconómico que, de algún modo, favorecieran el desarrollo económico del país. Este hecho supuso un primer paso en la política de industrialización en la isla de Tenerife que luego se consolidaría en algunas zonas de España con los diferentes Planes de Desarrollo que se aprobaron.

En la línea de reforzar este régimen de beneficios fiscales, en 1968 se modificó el acuerdo inicial con la finalidad de fomentar aún más el sector industrial en la isla. Así, quedó bonificado el precio de toda la maquinaria importada que se destinara a las industrias fabriles legalmente autorizadas a los efectos de la aplicación del arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías, aunque esta vez dicha bonificación se redujo al 80% de su precio.¹⁷

En 1962 llegó otra novedad en torno al arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías. Con el fin de contribuir al desarrollo de los intercambios comerciales y de «fortalecer los lazos de fraternidad que unen las islas» de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, la Comisión de Hacienda y Economía del Cabildo acordó modificar el artículo octavo de la ordenanza del arbitrio, en el que se establecían las exenciones a dicho gravamen. De este modo, quedaron exentos de su pago multitud de productos de consumo procedentes de La Palma, La Gomera y El Hierro.¹⁸

17 Para poder disfrutar de este régimen, la importación debía reunir una serie de requisitos. Por un lado, podían acogerse a los beneficios del acuerdo todas las industrias fabriles que figuraran en las divisiones 2 y 3 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas aprobadas por Orden de la Presidencia del Gobierno de 20 de octubre de 1952. También podía acogerse al régimen aquella maquinaria que se importara para la mecanización de empaquetados de frutas, hortalizas y flores, así como para frigoríficos de dichos productos que se destinaran a la exportación. Por otro lado, solo se aplicaba el beneficio a la maquinaria sin usar y de carácter básico, quedando excluidos los accesorios y repuestos. Tampoco disfrutaban de la bonificación los elementos complementarios susceptibles de otras utilidades. Véase ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1968-1969, pp. 133-134.

18 La exención abarcaba los *productos naturales* de cualquiera de las islas de la provincia. En concreto: los frutos, hortalizas y legumbres, frescas o secas; cereales y demás productos procedentes de su agricultura; el ganado de todas clases, aves de corral y productos derivados; los productos de confitería y dulcería típicos de cada isla de la provincia; el tabaco en rama; los bordados, calados y demás artículos propios de la artesanía insular; el pescado fresco, salado y no congelado; y cualquier otro producto para el que se solicitara la exención. Véase ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1961-1962, pp. 386-387.

Otra cuestión que de forma transversal afectó al arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías fue la relativa al problema del sector ganadero en Tenerife. En 1965, la presidencia del Cabildo presentó una moción en la que se ponía de manifiesto la grave crisis económica que padecía la ganadería y la necesaria exigencia de buscar medios de protección para el sector. El asunto llegó al gobierno central y, en consecuencia, el acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de enero de 1965 autorizó al Cabildo de Tenerife a destinar al sostenimiento y posible déficit de las centrales lecheras de la isla lo ingresado por el arbitrio de importación de toda clase de productos lácteos.¹⁹

Para buscar una fórmula que permitiese alcanzar la finalidad perseguida y fijar de qué modo y en qué cuantía debía contribuir el Cabildo, se recurrió a la Ley de Régimen Local de 1950 que seguía vigente, que en su artículo 243 atribuía a las corporaciones locales «el fomento de la ganadería y sus industrias derivadas». En este sentido, se planteó como una posible solución establecer una prima a favor del ganadero por litro de leche entregado a las centrales pasteurizadoras. Sobre esta idea se mantuvieron contactos con los distintos ayuntamientos de la isla, que manifestaron estar a favor de la creación de la prima. Tanto fue así que se solicitó la aprobación de la medida al Ministerio de la Gobernación.

Poco tiempo después llegó la autorización del Ministerio, que autorizó establecer para 1966 una prima de 1,62 pesetas por litro de leche recibido en las centrales lecheras, de modo que el Cabildo y los ayuntamientos tuvieron que ceder la totalidad de lo ingresado por la importación de todos los productos lácteos tarificados por el arbitrio de importación y exportación de mercancías. Inicialmente, la prima se aprobó con carácter «puramente transitorio», y debía ser la Corporación al terminar el ejercicio presupuestario quien reconsiderara de nuevo el problema para adoptar la resolución pertinente. Sin embargo, existe constancia documental de que en años posteriores se renovó el acuerdo, aunque con primas más bajas, como en 1967 cuando el presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria solicitó que se fijara de forma provisional en 75 céntimos por cada litro de leche para fomentar la ganadería en la isla.²⁰

La importancia para el Cabildo del arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías quedó de nuevo patente en 1967, cuando se dictó un decreto fijando una nueva paridad que devaluaba la moneda²¹, convirtiéndose en la primera devaluación de la peseta en el marco de los acuerdos de Bretton Woods que habían establecido un sistema de tipos de cambios fijos pero ajustables (PELET, 2002: 268-269).²² Ante este escenario, la presidencia de la Corporación se reunió con el

19 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1965-1966, pp. 357-356.

20 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1967-1968, pp. 219-220.

21 Decreto 2731/1967, de 19 de noviembre, por el que se fija la paridad de la peseta. Boletín Oficial del Estado, 20 de noviembre de 1967, núm. 277.

22 Poco después de la aprobación de este Decreto, se dictó un nuevo Decreto-Ley en el que se fijaron algunas medidas complementarias. En este sentido, para contrarrestar los efectos producidos por la devaluación en los precios de los artículos de importación, se establecieron una serie de bonificaciones en partidas arancelarias que gravaban productos de primera necesidad del arancel de aduanas. Además, se establecieron *derechos ordenadores* a la exportación de algunas mercancías, con el objetivo de mantener el nivel de precios frente al exterior. Véase Decreto-Ley 15-1967, de 27 de noviembre, sobre medidas complementarias de la nueva paridad de la peseta. Boletín Oficial del Estado, 28 de noviembre de 1967, núm. 284.

governador civil y acordaron que, para evitar *entorpecimientos*, la liquidación del arbitrio sobre la importación de mercancías se continuara aplicando con el cambio anterior al decreto hasta el 31 de diciembre de 1967.²³

Asimismo, en 1972 el Cabildo elevó un proyecto de concierto con el «Gremio Fiscal de Relojería, Platería y Bisutería», que comenzó a regir desde el 1 de enero de dicho año. Su objeto era la mercancía inserta en la clasificación de joyería, relojería, platería y bisutería de procedencia nacional y se contrajo, exclusivamente, con las tarifas de importación del arbitrio.²⁴ No obstante, el concierto tuvo una duración efímera ya que en 1973 dejó de aplicarse tras la entrada en vigor de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias y la supresión del arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías.

Como hemos comprobado, el arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías fue objeto de diversas modificaciones y cambios en su gestión. Por tanto, solo nos queda verificar si todo ello, unido a las políticas fiscales y monetarias que se aplicaron, repercutió en la recaudación de la que se nutrían las arcas de la hacienda insular. En lo que respecta al arbitrio sobre la exportación de mercancías, su crecimiento fue más bien pausado. Si bien entre 1959 y 1967 sus cifras liquidadas se incrementaron hasta alcanzar el máximo de 412 millones en 1967, con una tasa de crecimiento del 5,68%, la tendencia cambió a partir de entonces. Entre 1968 y 1972, dicha tasa fue incluso negativa, del -1,67%, por lo que puede deducirse que la devaluación de la peseta de 1967 no tuvo un efecto positivo sobre las exportaciones hechas en Tenerife. Ahora bien, el arbitrio sobre la importación, en cambio, no se vio afectado por la política monetaria de mediados de la década ni tampoco tuvieron repercusión en él las múltiples exenciones aplicadas. De hecho, su recaudación se sextuplicó y entre 1959 y 1972 creció a un ritmo anual del 13,57%, lo que convirtió al arbitrio en la principal fuente de ingresos del Cabildo Insular de Tenerife (cf. cuadro 6).

Por su parte, el arbitrio sobre alcoholes y aguardientes, que gravaba tanto los alcoholes importados como los de fabricación insular, también experimentó algunos cambios en los años del franquismo desarrollista. Hasta la primera mitad de la década de 1960 se siguió rigiendo por el sistema de percepción establecido con su creación en 1916, cuyas tarifas habían sido modificadas al alza en 1946. En este sentido, entre 1959 y 1966 su recaudación creció a buen ritmo, pues pasó de 9 a 37 millones de pesetas. Este comportamiento es un signo de que el consumo de alcohol se había recuperado y que se dejaban atrás los años de la autarquía en los que el alcohol y sus derivados se habían convertido en productos intervenidos por el Mando Económico de Canarias, la institución franquista creada en 1941 para administrar la economía insular. No obstante, la recaudación aún distaba mucho de la alcanzada antes de 1936 y no se obtuvieron niveles similares hasta 1965 (cf. cuadro 6).

23 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1967-1968, pp. 261-262.

24 La cantidad líquida a ingresar como precio del concierto era de 875.000 pesetas corrientes, debiendo el Gremio pagar mensualmente a razón de 72.917 pesetas corrientes. Véase ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1972, pp. 55-59.

CUADRO 6

Arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías, arbitrio sobre alcoholes y recargo sobre ambos (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Arbitrio importación	Arbitrio exportación	Arbitrio alcoholes	Recargo
1959	636.409,64	250.542,00	9.022,33	31.819,38
1960	779.999,57	257.658,66	6.738,61	39.330,66
1961	847.906,47	277.639,00	8.753,45	40.796,07
1962	982.140,76	291.946,11	9.689,22	47.901,57
1963	1.130.864,59	276.928,84	12.775,44	46.423,30
1964	1.336.989,32	311.517,11	13.982,96	46.170,00
1965	1.550.149,54	366.272,97	20.750,03	53.621,53
1966	1.749.860,73	384.505,31	37.582,26	50.243,22
1967	2.012.071,98	412.067,60	137.861,08	55.754,91
1968	2.069.082,65	384.348,67	167.512,98	47.629,26
1969	2.392.662,06	374.851,41	194.051,42	57.751,39
1970	2.628.560,05	355.377,18	146.337,88	56.582,22
1971	3.103.739,10	395.070,62	204.572,01	63.367,66
1972	3.778.934,77	353.386,41	207.435,63	66.473,35

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

Ahora bien, a partir de 1967 se produjo un importante cambio a instancias de una modificación de la ordenanza del arbitrio que aprobó el Cabildo (Rosa, 1967: 276). En efecto, en tan solo un año, los ingresos pasaron de los 37 millones de pesetas logrados de 1966 a los 137 millones de 1967. Desde entonces, continuaron creciendo y ya en 1972 alcanzaron un máximo de 207 millones (cf. cuadro 6). La explicación de ello radica en que desde 1966 se comenzó a tomar como base el precio CIF para determinar la tarifa del arbitrio de los alcoholes importados;²⁵ en cuanto a los alcoholes de fabricación insular siguieron manteniendo la tarificación aprobada en 1946, esto es, de 0,50 pesetas/litro o 0,90 pesetas/litro, dependiendo de si el alcohol superaba o no los 60 grados. Con este nuevo sistema para determinar la imposición del arbitrio sobre alcoholes introducidos, no solo se tenía en cuenta la naturaleza de la mercancía como ocurría hasta ese momento, sino que se aplicaba

²⁵ Al precio CIF se le aplicaban los siguientes tipos: 1. Alcoholes neutros, independientemente de su graduación y naturaleza: a) los de procedencia nacional: 6%, b) los de procedencia extranjera: 8%. 2. Aguardientes y licores de todas clases, con inclusión de cualquier especie de alcoholes compuestos, quedaban sujetos a la siguiente escala, en relación con su precio: a) precio inferior a 25 ptas/litro: 8%; b) precio entre 25 y 50 ptas/litro: 10%; y c) precio superior a 50 ptas/litro: 12%. Véase ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1965-1966, pp. 217-218.

el arancel en función de su coste, del transporte, así como del seguro marítimo, lo que les otorgó a las arcas insulares unos mejores rendimientos. Aparentemente, en Gran Canaria habían establecido este sistema con anterioridad, por lo que en 1967 el Cabildo de Tenerife justificó su adopción

«para evitar una situación de desigualdad para con la forma y condiciones en que hace efectivo este arbitrio el Cabildo Insular de Gran Canaria, lo que podría motivar serios perjuicios para esta isla, con evidente repercusión en los ingresos del Cabildo».²⁶

Por este motivo, se entró en negociaciones con el Cabildo de Gran Canaria con el fin de llegar a una total unificación de criterios, por lo que inicialmente la adopción de los tipos impositivos según el sistema CIF se consideró una medida transitoria. Sin embargo, no se produjeron más modificaciones en el arbitrio hasta su supresión en 1972 con la puesta en marcha del REF.

Finalmente, debemos señalar que tanto el arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías, como el arbitrio sobre alcoholes y aguardientes, seguían sometidos a un recargo que se aplicaba sobre ambos desde 1926. En aquel momento, se había aprobado para destinar su producto a fines muy concretos, como a las obras de construcción del plan de carreteras, o para dotar de ingresos al puerto de la capital. No obstante, siguió estando vigente durante este período y ahora su rendimiento se utilizaba para cubrir los gastos y obligaciones en materia de obras públicas e infraestructuras de los convenios suscritos entre el Cabildo y el Estado. La recaudación obtenida por este recargo se duplicó durante estos años, de modo que entre 1959 y 1972 creció a una tasa acumulativa del 5,4%, en consonancia con la evolución de los dos arbitrios de los que dependía (cf. cuadro 6).

3.2.2 *El arbitrio sobre la gasolina*

En lo que respecta al impuesto sobre la gasolina, que había sido aprobado en 1927, también sufrió algunas transformaciones en la década de los sesenta. En 1960, por medio del Decreto 135/1960 de 4 de febrero,²⁷ el gobierno franquista, a propuesta de los Ministerios de Obras Públicas y Hacienda, convalidó el impuesto y lo declaró sometido a la Ley reguladora de Tasas y Exacciones Parafiscales de 1958 (PÉREZ, 2016: 15-16). Desde entonces, el cabildo insular de cada isla pasó a ser el único autorizado de su gestión excepto en lo relacionado con la inspección de la recaudación obtenida, que lo hacía con la ayuda de la Junta Administrativa de Obras Públicas de cada provincia.

El objeto de la exacción siguió siendo el consumo de gasolina efectuado en

²⁶ ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1965-1966, pp. 357-358. A los efectos de fijación del precio CIF que se había aprobado en el año anterior, se le añadieron las siguientes modificaciones, de modo que el arancel quedó fijado de la siguiente forma: 1) Whisky, ginebra, coñac y licores de procedencia nacional: 30 pesetas litro, 10%. 2) Whisky, ginebra, coñac y licores nacionales: 25 pesetas, 8%.

²⁷ Decreto 135/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la exacción sobre la gasolina en Canarias. Boletín Oficial del Estado, 5 de febrero de 1960, núm. 31.

el territorio insular, pero ahora su tarifa se fijó en la cantidad de 33 céntimos por litro de gasolina, lo que supuso un aumento de 22 céntimos.²⁸ Por su parte, la recaudación íntegra obtenida continuó teniendo como destino la reparación y conservación de las carreteras insulares. En cuanto a su reparto, 4 céntimos por litro se ingresaban en el cabildo insular de la propia isla que lo hubiera producido, mientras que los 29 céntimos por litro de gasolina restantes se los quedaba la Junta Administrativa de Obras Públicas. Además, los acuerdos del Mando Económico de Canarias relativos a la administración y gestión del impuesto de la gasolina quedaron expresamente derogados con la entrada en vigor del Decreto de convalidación en 1960, lo que significó, implícitamente, la supresión de la Junta de Carburante Líquidos.

CUADRO 7
Arbitrio sobre la gasolina (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Atenciones ordinarias (3 céntimos/litro)	Atenciones especiales (4 céntimos/litro)
1959	4.740,27	4.096,19 (1)
1960	6.486,28	8.016,44
1961	7.203,75	9.605,00
1962	7.340,04	9.786,72
1963	9.232,13	12.309,51
1964	10.031,31	13.375,08
1965	10.521,16	12.896,43
1966	11.481,23	15.430,89
1967	13.593,99	17.325,31
1968	13.505,11	18.006,82
1969	14.659,83	19.546,41
1970	16.894,26	22.525,66
1971	18.229,66	24.306,19
1972	19.692,43	15.983,18 (2)

Notas:

(1) En 1959 el impuesto todavía era de 8 céntimos por litro de gasolina consumido.

(2) A pesar de que podría resultar lógico que el impuesto de la gasolina de 4 céntimos arrojara una cifra mayor que el impuesto de 3 céntimos, ello no se cumple siempre porque los datos se refieren al rendimiento percibido por el Cabildo a la fecha de cierre del ejercicio presupuestario.

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del
Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

²⁸ La liquidación de la exacción se practicaba por el expendedor de gasolina en el mismo momento de su venta, estando incrementado en su cuantía el precio del carburante. En cuanto a la liquidación se debía hacer por ingreso inmediato en el Tesoro según la regulación establecida por el Ministerio de Hacienda. Véase *supra*.

En el caso concreto del Cabildo de Tenerife, en 1959, antes de la aprobación del decreto, el impuesto de la gasolina con destino a atenciones especiales (conservación y mantenimiento de carreteras) era de 8 céntimos/litro. A partir de 1960, a pesar de que se redujo a la mitad la tarifa, los ingresos derivados del arbitrio se triplicaron al pasar de 4,09 millones de pesetas a 24,3 millones en 1971 (cf. cuadro 7). Por otro lado, al margen de lo establecido por el decreto, el Cabildo siguió recaudando un gravamen de 3 céntimos por litro consumido que se había autorizado en 1935 para dedicarlo a cubrir las atenciones ordinarias de la Corporación. En este caso, su recaudación se cuadruplicó y gracias a ello pudo disponer de unos ingresos extra de libre disposición.

3.2.3. *El arbitrio sobre el tabaco*

El arbitrio insular sobre el tabaco elaborado, aprobado en plena Guerra Civil, continuó siendo un ingreso más del Cabildo durante el franquismo desarrollista. La principal novedad llegó en 1960, cuando el presidente y representante del «Gremio Fiscal de Tabaqueros», Luis Zamorano Tais, solicitó a la Corporación un concierto para la recaudación del arbitrio. Esta lo aceptó y presentó unas bases reguladoras que fueron ratificadas por ambas partes.²⁹

Tal y como se indica en sus bases, el concierto se contraía exclusivamente con la exacción de los arbitrios que gravaban el consumo de tabacos, cigarrillos y picaduras manufacturadas en las fábricas establecidas en Canarias y que se expendieran, distribuyeran o consumieran dentro de Tenerife. En virtud de ello, el Gremio tenía la obligación de efectuar dicha exacción con arreglo a las bases de percepción y tipo de gravamen regulados en la ordenanza que el Cabildo publicaba cada año en sus presupuestos ordinarios para tales productos, si bien se le otorgaba la potestad para aplicar las medidas que considerara necesarias para mejorar la efectividad de la exacción. Quedó excluido del concierto, por tanto, la exacción del arbitrio que gravaba el consumo de tabaco en Tenerife de procedencia extranjera, cuya liquidación siguió siendo efectuada directamente por la Administración de Rentas del Cabildo cuando se producía su importación.³⁰

En relación con el precio del concierto, cada año se fijaba una cantidad distinta que se calculaba, en términos generales, teniendo en cuenta la recaudación media obtenida por el arbitrio del tabaco en los dos o tres últimos ejercicios presupuestarios incrementada en un 10%. Posteriormente, el Gremio debía ingresar en las arcas del Cabildo cada mes una cantidad fijada hasta completar el monto total del precio del concierto que se había establecido en dicho año.

Ahora bien, el hecho de determinar con un año de antelación el precio del concierto, trajo consigo aparejado que la evolución de la recaudación del arbitrio que percibía el Cabildo no experimentara grandes cambios. En este sentido, la fijación de su precio se basaba en una estimación de lo recaudado en años anteriores y no se tenía tanto en cuenta lo ingresado realmente por la exacción que recaía sobre la fabricación y el consumo de tabaco isleño. Si bien es cierto que entre 1959

29 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1960, p. 289.

30 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1965-1966, pp. 178-191.

y 1966, las cantidades liquidadas se duplicaron, de 5,5 a 10,3 millones de pesetas, desde 1967 se mantuvieron relativamente estables, sin apenas crecimiento, en torno a los 10 millones de pesetas (cf. cuadro 8).

CUADRO 8
Arbitrio sobre el tabaco (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972

Años	Pesetas		Años	Pesetas
1959	5.515,43		1966	10.387,31
1960	5.608,73		1967	9.763,30
1961	7.837,10		1968	8.545,97
1962	6.921,99		1969	9.336,54
1963	6.639,52		1970	11.706,03
1964	6.430,36		1971	10.525,31
1965	7.711,81		1972	10.893,30

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

3.2.4. *Las apuestas mutuas deportivas benéficas*

Finalmente, dentro del apartado de impuestos indirectos, el Cabildo percibía ingresos procedentes de las apuestas mutuas deportivas benéficas.³¹ Cabe reseñar que en 1946 se había creado el «Patronato de Apuestas Deportivas Benéficas» para regular el servicio de apuestas, pues hasta dicho año el Estado no tenía ningún tipo de intervención, ni en su regulación, ni en su aprovechamiento económico, ya que todas las apuestas se realizaban a través de particulares y entidades privadas. La intervención estatal pretendía dar la debida garantía a los apostantes y, sobre todo, llevar a la beneficencia pública una parte considerable del producto económico que generaban las apuestas, teniendo en cuenta que eran las diputaciones provinciales y los cabildos insulares las instituciones que tenían encomendada la labor de gestionar buena parte de ella. Por todo ello, se apostó por la creación de un organismo estatal autónomo que centralizara su control.³²

No obstante, no fue hasta 1952 cuando el Cabildo de Tenerife comenzó a percibir ingresos derivados de las apuestas mutuas. Gracias a la promulgación de una modificación en el reglamento de este servicio, se reconoció que las instituciones análogas a las diputaciones provinciales y que tuvieran competencia

31 Entre 1952 y 1958, con la estructura presupuestaria derivada del Estatuto Municipal de 1924, los ingresos obtenidos por las apuestas mutuas se contabilizaban en el capítulo quinto, de eventuales y extraordinarios. A partir de 1959, con la estructura presupuestaria que entró en vigor en dicho año, comenzaron a clasificarse dentro del capítulo 2, de impuestos indirectos, por lo que, consecuentemente, hemos debido incluirlos como parte de los ingresos fiscales de esta etapa de estudio.

32 Decreto-Ley de 12 de abril de 1946 por el que se crea el «Patronato de Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas». Boletín Oficial del Estado, 5 de mayo de 1946, núm. 125.

sobre la beneficencia podrían disfrutar de los indicados ingresos.³³ Asimismo, el resultado tan elevado que presentó la recaudación total por el Patronato en aquel año determinó que también comenzaran a participar en sus ingresos el Fondo de Protección Benéfico Social, la Junta Nacional de Educación Física y la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.³⁴

En cuanto a la distribución de los rendimientos obtenidos por las apuestas mutuas, en la década de 1950 se produjeron múltiples modificaciones que hicieron que las diputaciones y cabildos fueran perdiendo cada vez más protagonismo, a favor de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes. De hecho, si en 1957 las diputaciones y cabildos se beneficiaban del 22% del rendimiento para destinarlo a fines benéficos, en 1963 tan solo obtenían el 11%. En cambio, en 1957, entre la Junta Nacional de Educación Física y la Delegación Nacional se distribuían el 11%, que se duplicó en 1963³⁵ motivado por la Ley 77/1961 de Educación Física, que, en su propósito de regular esta disciplina, consiguió acaparar recursos procedentes del Patronato de Apuestas Mutuas. Es más, dicha Ley fijó que a partir de entonces las diputaciones y cabildos deberían destinar la cantidad que hubieran percibido en el ejercicio anterior por su participación en las apuestas «a fines deportivos de carácter aficionado», por lo que también por esta vía disminuyó el peso de los ingresos destinados a obligaciones legales de carácter benéfico.³⁶

Con todo, durante el período comprendido entre 1959 y 1972, los ingresos de las apuestas mutuas que obtuvo el Cabildo de Tenerife lograron una importante alza, pues se multiplicaron por treinta y pasaron de 2,4 a 76,8 millones de pesetas (cf. cuadro 9). En este sentido, aunque disminuyó la proporción recibida por parte del Patronato, la mejora de la situación económica y la generalización de las apuestas con el progresivo aumento del ocio y el tiempo libre fueron factores que contribuyeron a que se alcanzaran tan buenas cifras.

33 Concretamente, en el artículo 33 del reglamento se indicaba que «se seguirá abonando a las Diputaciones provinciales o Corporaciones administrativas que las sustituyan en sus funciones el 30 por ciento que les corresponde sobre la recaudación íntegra obtenida». Véase Orden de 4 de diciembre de 1951 por la que se aprueba el Reglamento provisional de Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas, dictado en ejecución de las disposiciones reguladoras del mismo. Boletín Oficial del Estado, 15 de diciembre de 1951, núm. 349.

34 Decreto de 19 de octubre de 1951 sobre modificación del 12 de abril de 1946, en cuanto a la participación de las entidades benéficas en el Patronato de Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas. Boletín Oficial del Estado, 18 de noviembre de 1951, núm. 322.

35 En ambos casos, el resto se distribuía en un 55% para premios de los apostantes que acertaran, y en un 12% para gastos de explotación y administración del Patronato. Véase Decreto de 1 de febrero de 1957 por el que se modifica la distribución de rendimientos del Patronato de Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas. Boletín Oficial del Estado, 27 de febrero de 1957, núm. 58; y Decreto 2189/1963, de 10 de agosto, por el que se modifica la distribución de rendimientos del Patronato de Apuestas Mutuas Deportivas Benéficas. Boletín Oficial del Estado, 7 de septiembre de 1963, núm. 215.

36 Ley 77/1961, de 23 de diciembre, sobre Educación Física. Boletín Oficial del Estado, 27 de diciembre de 1961, núm. 309.

CUADRO 9
*Rendimiento de las apuestas mutuas deportivas benéficas
 (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972*

Años	Pesetas	Años	Pesetas
1959	2.415,14	1966	30.250,11
1960	2.543,57	1967	34.502,62
1961	10.762,33	1968	44.246,89
1962	28.096,97	1969	52.559,09
1963	19.347,47	1970	58.514,55
1964	18.497,43	1971	62.426,28
1965	28.070,95	1972	76.869,13

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

3.3. Las tasas y otros ingresos

Otros de los capítulos que conforman los ingresos fiscales es el tercero, de *tasas y otros ingresos*. En comparación con las anteriores etapas, las tasas perdieron representatividad dentro de la estructura de los ingresos. Tal es así que, a pesar de que sus cifras liquidadas aumentaron, su proporción sobre el total de ingresos liquidados fue del 1,16%, en término medio, entre 1959 y 1972. No obstante, en 1972 dicha proporción ascendió al 5,74%, como consecuencia de los ingresos generados por el nuevo Hospital General que se inauguró en Tenerife (cf. cuadro 10).

CUADRO 10
*Evolución de las tasas y participación sobre el total de ingresos
 (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1972*

Años	Tasas	%		Años	Tasas	%
1959	12.819,24	1,14		1966	28.478,82	0,71
1960	13.012,61	0,79		1967	32.179,34	0,61
1961	14.298,98	0,70		1968	44.492,74	0,73
1962	11.192,72	0,58		1969	47.117,27	0,83
1963	14.253,62	0,70		1970	45.667,78	0,70
1964	17.332,30	0,67		1971	104.341,30	1,40
1965	27.811,45	0,98		1972	530.876,70	5,74

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

Las tasas por los servicios sanitarios prestados por la Corporación fueron las que presentaron mayor volumen dentro del indicado capítulo. Entre 1959 y 1970, procedían exclusivamente del Hospital de Nuestra Señora de los Desamparados, del Hospital de la Santísima Trinidad, del Hospital de Nuestra Señora de los Dolores y del Jardín Infantil de la Sagrada Familia, aunque desde 1971 se incluyeron también los ingresos en concepto de tasas del recién inaugurado hospital.

Los establecimientos de beneficencia de Tenerife generaban ingresos, principalmente, por los análisis clínicos efectuados, por las estancias de enfermos de Tenerife, por las operaciones quirúrgicas de pago, así como por algunos servicios médicos como el de electrología y radiología.³⁷ Además, existían unas tarifas fijadas para las estancias de enfermos procedentes de otras islas que se trataban en los indicados establecimientos de beneficencia, cuyos cabildos insulares abonaban al de Tenerife su parte correspondiente. Con la apertura del nuevo hospital, se amplió la cartera de servicios sanitarios, lo que contribuyó a que los ingresos se incrementaran de forma notable, aunque en esta etapa ello solo se aprecia en 1972.

El resto de tasas recaudadas por la hacienda insular provenían, o bien del rendimiento de algunos servicios que prestaba la propia Corporación, o bien de organizaciones que dependían de ella. Analicemos, por tanto, cada uno de estos dos grupos.

Entre las tasas propias se encontraban los derechos de custodia, cuya exacción había sido aprobada en 1938 y se aplicaba a los depósitos provisionales que se ingresaban en la Depositaria para optar a subastas y concursos convocados por el Cabildo. Otra tasa era la correspondiente al arrendamiento de maquinaria insular con destino a la conservación y reparación de carreteras, que se percibía desde 1929, aunque su rendimiento fue muy irregular y solo se liquidó entre 1959 y 1961. Lo mismo ocurrió con la tasa que se cobraba por las matrículas de los procesos selectivos convocados y por el servicio de fotocopias, pues los ingresos obtenidos fueron poco relevantes y no se percibieron todos los años. Por otro lado, el Cabildo siguió percibiendo los derechos del timbre insular, que desde 1945 habían dejado de contabilizarse como un arbitrio en sí y pasaron a integrarse en el capítulo de tasas. En este caso, su recaudación fue de las que mayor crecimiento presentó, lo que se justifica por el lógico incremento de la maquinaria burocrática de la corporación insular.

Una novedad dentro del grupo de tasas propias fue la aprobación e imposición de una nueva «sobre el servicio de expedición de copias del levantamiento fotogramétrico que se efectuara en cualquiera de las islas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife»³⁸. Su ordenanza entró en vigor desde el 1 de enero de 1966, pero

³⁷ Desde 1966 se ampliaron los servicios médicos de los establecimientos de beneficencia, por lo que el Cabildo comenzó a recibir ingresos derivados de las estancias de enfermos que utilizaban servicios de anestesiología, de hematología, de obstetricia y ginecología, así como de estancias que tenían como finalidad la aplicación de algún tratamiento médico. Véase ACIT. Presupuesto Liquidado del Cabildo Insular de Tenerife de 1966, Libro 1665.

³⁸ Podía utilizar este servicio cualquier entidad, corporación o persona particular que lo solicitase. Cada copia abarcaba una superficie de 1.200 hectáreas, y se abonaban las siguientes tarifas por cada hoja: de 1 a 5 hojas, 400 pesetas (corrientes); de 6 a 10 hojas, 350 pesetas; de 11 a 20 hojas, 300 pesetas; más de 20 hojas, 250 pesetas; colección de toda la provincia, 150 pesetas. Véase ACIT. Libro de Actas

el Cabildo no comenzó su recaudación hasta dos años después, probablemente porque el servicio que prestaba no se solicitó en los primeros años.

No obstante, a pesar del largo recorrido histórico de algunas de las tasas indicadas hasta el momento, estas eran revisadas de forma periódica por la Intervención de Fondos del Cabildo. De hecho, en 1972 este organismo propuso al Pleno la derogación de la tasa por prestación de servicios de derechos de custodia y de la tasa por arrendamiento de maquinaria de la Sección de Vías y Obras Insulares, dado el escaso o nulo rendimiento que presentaban. Los motivos que justificaron su desaparición fueron muy diversos. Respecto a los derechos de custodia, se indicó que la custodia de los fondos en la caja de la Corporación constituía una obligación y no la prestación de un servicio. Además, esos fondos ya producían rendimientos por intereses a favor del Cabildo y consideraron que esta doble imposición resultaba excesiva. En cuanto a la tasa por arrendamiento de maquinaria, se señaló que no era exactamente una prestación de un servicio de competencia insular, sino más bien un ingreso patrimonial. Asimismo, consideraban la tasa innecesaria ya que su prestación no se había solicitado desde el ejercicio de 1968 y tampoco se percibían ingresos por ella desde mucho tiempo antes. De este modo, estos dos recursos terminaron por desaparecer de las arcas insulares, pues eran mayores los costes que se destinaban para su administración y gestión que el beneficio que se obtenía de ellos.³⁹

Por su parte, fueron varias las tasas de servicios u organizaciones externas que percibía el Cabildo. Por un lado, en 1959 el Centro de Inseminación Artificial Ganadera de Tenerife aportó algunos ingresos en concepto de tasas y derechos, pero fue algo efímero porque pronto el servicio que prestaba pasó a depender del Estado⁴⁰. Por otro lado, las arcas insulares también se nutrieron de los servicios del Centro de Estudios e Investigaciones (Laboratorio de Edafología) y de la venta de entradas del Museo Arqueológico de Tenerife, cuyas cifras liquidadas aumentaron a lo largo de la década de 1960.

Por último, debemos diferenciar de los dos anteriores grupos a los ingresos por concesiones administrativas percibidos por el Cabildo entre 1959 y 1972, que se incluían en un artículo aparte dentro de este capítulo. Constituían, básicamente, los rendimientos por los cánones que se imponían por la utilización de servidumbres de paso sobre caminos vecinales e insulares y que se podían conceder tanto a particulares como a corporaciones locales, como fue el caso del ayuntamiento de Tacoronte. No obstante, sus ingresos fueron irregulares en el tiempo y poco significativos.

del Cabildo Insular de Tenerife, 1965-1966, p. 220.

39 ACIT. Libro de Actas del Cabildo Insular de Tenerife, 1972, pp. 48-49.

40 Por medio de una orden de 1953, las diputaciones provinciales y los cabildos insulares se habían hecho cargo de los centros de inseminación a través de las juntas provinciales de fomento pecuario (véase MORENO, 2002: 180-183).

3.4. Las subvenciones y participaciones en ingresos

El capítulo cuarto, de *subvenciones y participaciones en ingresos*, constituía el último de los ingresos fiscales de la Corporación. Dichas subvenciones y participaciones procedían tanto del Estado como de las corporaciones locales u otros organismos similares, siendo así la forma en la que se clasificaban los tres respectivos artículos del capítulo.

En términos generales, las cifras recaudadas aumentaron a lo largo de la etapa analizada, pero bien es cierto que su proporción sobre el total de ingresos liquidados no siguió tal evolución. De hecho, entre 1959 y 1972 este capítulo tan solo aportó el 0,71% (cf. cuadro 11). Esta proporción tan baja nos indica que la mayor parte de los ingresos eran de tipo propio, lo cual es un claro signo de la autonomía económica y financiera del Cabildo de Tenerife. Esta situación contrasta con lo que ocurría con las haciendas de los ayuntamientos, que se encontraban, en gran medida, supeditados a las aportaciones de organismos externos, como el propio Cabildo o el Estado, para poder sostenerse.⁴¹

CUADRO 11

Evolución de las subvenciones y participaciones en ingresos y su participación sobre el total de ingresos (en miles de pesetas constantes de 2000), 1959-1966 y 1968-1972

Años	Subvenciones y participaciones (1)	%		Años	Subvenciones y participaciones	%
1959	10.176,73	0,90		1966	16.014,78	0,40
1960	13.494,70	0,82		1968	22.324,08	0,37
1961	23.114,93	1,13		1969	14.234,08	0,25
1962	21.477,45	1,12		1970	75.534,66	1,15
1963	13.383,37	0,66		1971	70.404,46	0,94
1964	10.279,14	0,40		1972	64.763,73	0,70
1965	10.757,57	0,38				

Nota: (1) en 1967 el Cabildo no cobró cuantía alguna en concepto de este capítulo.

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

Si entramos en detalle, las subvenciones del Estado apenas tuvieron repercusión en hacienda insular por su poca regularidad en el tiempo y su escasa representatividad dentro del cómputo global de ingresos. La primera de ellas provenía de la subvención que tenía convenida el Cabildo con el Estado para

⁴¹ En el caso del ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife entre 1959 y 1972, el 15% de sus ingresos procedían de aportaciones estatales, mientras que el Cabildo Insular le aportaba un 33,4% de los ingresos a través de la Carta Económica Municipal (véase OJEDA y HERNÁNDEZ, 2019a: 652-654).

la construcción y reparación de caminos vecinales, que aún perduraba tras su aprobación en la década de 1920 (cf. cuadro 12). A pesar de que se consignaba en los presupuestos de forma anual, tan solo pudo cobrarse dentro del período recaudatorio ordinario en cuatro de los años de la etapa estudiada. En el resto, o bien se declaró como un ingreso de dudoso cobro, o bien se percibió a través del apartado de las resultas, y de forma parcial, en años posteriores.

En 1968 y 1970 se concedieron al Cabildo otras dos subvenciones estatales. La primera, del Ministerio de la Vivienda para financiar una parte del Plan de Ordenación Insular de Tenerife, y la segunda, del Ministerio de la Gobernación para reformar el Hospital de la Santísima Trinidad de La Orotava. Asimismo, dicho Ministerio le otorgó al Cabildo otra subvención para financiar los incrementos en el gasto de personal que se prolongó entre 1970 y 1972⁴² (cf. cuadro 12).

CUADRO 12
Subvenciones del Estado (en pesetas constantes de 2000), varios años

Años	Subv. reparación de caminos	Subv. Plan Ordenación Insular	Subv. Hospital Orotava	Subv. Gastos Personal
1961	3.788.649,85			
1963	2.743.124,25			
1966	2.754.827,80			
1968		12.531.176,05		
1970			7.375.022,74	49.159.417,87
1971				46.344.120,82
1972	8.125.287,08			32.603.663,51

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

En lo que respecta a la participación del Cabildo en los ingresos de las corporaciones locales, se basó exclusivamente en la percepción de los premios de cobranza de algunas figuras fiscales. Consistían, por tanto, en una comisión porcentual proporcional al total liquidado por encargarse de la gestión de su recaudación y posterior distribución. En concreto, percibió premios de cobranza por la contribución de usos y consumos (7%, y solo hasta 1963, debido a su

⁴² Tras el aumento de los sueldos del personal de las corporaciones locales dictado por el Decreto Ley 23/1969, se concedió un crédito extraordinario de tres mil quinientos millones de pesetas corrientes al Ministerio de la Gobernación para financiar el mayor gasto que para las corporaciones locales implicaría su aplicación. Posteriormente, se fijaron las normas para la distribución del crédito entre los diferentes municipios y corporaciones provinciales, incluyendo implícitamente a los cabildos insulares. La determinación de la cantidad para cada corporación se hizo en proporción directa al incremento del gasto teórico resultante de la aplicación del indicado Decreto-Ley. Véase Decreto 3215/1969, de 19 de diciembre, por el que se desarrolla el Decreto-Ley sobre medidas transitorias en orden a las retribuciones de los funcionarios de la Administración Local en lo referente a haberes activos. Boletín Oficial del Estado, 22 de diciembre de 1969, núm. 305.

supresión), por el arbitrio sobre el tabaco, por la Carta Económica Municipal (0,5%) y por el impuesto sobre la gasolina (5%). Los tres primeros premios derivaban de los gastos de recaudación de tributos que luego se distribuían a los ayuntamientos de Tenerife, mientras que el último se repartía con la Junta Administrativa de Obras Públicas, que era el órgano con el que el Cabildo compartía los ingresos del impuesto sobre la gasolina. En definitiva, la recaudación obtenida por los premios de cobranza, como no era más que una parte de los impuestos y arbitrios insulares, siguió la misma trayectoria creciente que experimentaron estos entre 1959 y 1972.

4. EL RESTO DE INGRESOS PRESUPUESTARIOS

El resto de capítulos que nos quedaría para completar la estructura de los ingresos durante el segundo franquismo son los de tipo no fiscal: *ingresos patrimoniales, extraordinarios y de capital y eventuales e imprevistos*. La participación de los tres en el total de ingresos liquidados fue, en término medio, del 9,30% entre 1959 y 1972. Ahora bien, si comparamos el primer y el último año del período podemos observar que su trayectoria fue creciente, pues los ingresos de estos tres capítulos pasaron de aportar el 1,86% en 1959 al 21,16% en 1972. (cf. cuadro 13).

El más importante desde el punto de vista cuantitativo fue el de *eventuales e imprevistos*, cuya participación ascendió al 7,86%, mientras que los de *ingresos patrimoniales y extraordinarios y de capital* aportaron, respectivamente, un 1,23% y un 0,21% de los ingresos totales. La clave del aumento que se produjo a lo largo de la etapa fue, por tanto, gracias al primero de ellos, aunque no fue por una causa concreta puesto que era un capítulo que incluía aportaciones muy diversas, como reintegros múltiples, ingresos eventuales o ingresos imprevistos que no tenían consignación expresa en el presupuesto. Por su parte, el de *ingresos patrimoniales* recogía tanto los intereses que generaban las cuentas corrientes del Cabildo en entidades de crédito, como los generados por diversos títulos de deuda perpetua que tenía suscritos. Además, también se incluían aquí los ingresos generados por rentas de inmuebles arrendados que eran propiedad de la corporación insular. Por último, el capítulo de *extraordinarios y de capital* recogía las ventas del inmobiliario inservible de los establecimientos de beneficencia, de las dependencias y oficinas, y del resto de servicios insulares, así como las ventas de medicamentos, pero su aportación fue prácticamente residual.

CUADRO 13
Estructura de los ingresos no fiscales y de las resultas (%), 1959-1972

Años	Capítulos				Total (sin resultas)
	Ingresos patrimoniales	Extraordinarios y de capital	Eventuales e imprevistos	Resultas	
1959	0,21	0,08	1,58	8,02	1,86
1960	0,17	0,08	1,29	17,86	1,54
1961	0,18	0,05	0,77	34,72	1,00
1962	0,51	0,38	0,81	21,94	1,70
1963	0,58	0,12	0,74	22,56	1,45
1964	0,74	0,05	3,09	27,29	3,88
1965	0,43	0,20	10,84	13,70	11,47
1966	1,74	0,27	10,33	28,47	12,33
1967	1,61	0,23	12,37	31,35	14,21
1968	1,80	0,29	9,60	39,71	11,69
1969	1,94	0,33	11,09	28,44	13,36
1970	2,82	0,39	14,95	27,51	18,16
1971	2,23	0,44	13,77	27,16	16,44
1972	2,33	0,01	18,81	21,84	21,16
Media	1,23	0,21	7,86	25,04	9,30

Fuente: ACIT. Libros de Presupuestos Liquidados del Cabildo Insular de Tenerife, 1959-1972.

Con todo, a la vista de los datos, podemos concluir que la hacienda insular no consiguió grandes rendimientos de estos ingresos de tipo no fiscal, sino que fueron los ingresos fiscales, y específicamente la imposición indirecta como vimos, quiénes le reportaron las mayores cifras liquidadas. Gracias a ello, el Cabildo recuperó la senda de consolidación que debía ostentar el ente de poder político-administrativo más relevante a nivel insular.

Finalmente, el último capítulo que compone la estructura de los ingresos es el de las *resultas*. Dado que en él se incluía cualquier tipo de ingreso, fiscal o no fiscal, que hubiera generado un derecho de cobro al Cabildo en un ejercicio presupuestario anterior y que se recaudara en el presente, este capítulo no se puede englobar dentro de ninguna de las dos categorías de ingresos indicadas. En este sentido, los conceptos recogidos aquí eran de muy diversa índole, desde liquidaciones de arbitrios, hasta subvenciones estatales pendientes de cobro, ingresos por multas o, en definitiva, cualquier ingreso atrasado que pudiera haberse incluido en el presupuesto de ingresos. En definitiva, su participación en el total de los ingresos entre 1959 y 1972 fue del 25,04% (cf. cuadro 13).

5. CONCLUSIONES

Tras el revés socioeconómico sufrido durante la autarquía, entre 1959 y 1972 el Cabildo Insular de Tenerife vivió su época dorada al ver incrementados sus ingresos de forma prácticamente ininterrumpida. Ello fue motivado por la puesta en marcha del Plan de Estabilización y Liberalización de la economía española de 1959, por el impulso que le otorgaron a la economía insular los Planes de Desarrollo Económico y Social que se implementaron durante las dos décadas siguientes, por las diferentes reformas legislativas en materia de hacienda local que consiguieron sanear en buena medida las arcas de la Corporación, así como por la recuperación del tráfico portuario con los principales mercados europeos.

La buena situación económica a nivel insular determinó que el arbitrio sobre la importación y exportación de mercancías, que dependía estrechamente de las relaciones comerciales con el exterior y que constituía uno de los principales recursos económicos del Cabildo de Tenerife, si no el que más, presentara unos niveles recaudatorios excepcionales. De hecho, con cargo a este arbitrio se pudieron conceder tanto exenciones fiscales a empresas relacionadas con el sector industrial que tenían como objetivo contribuir al desarrollo económico del archipiélago canario, como bonificaciones impositivas que pretendían fortalecer el sector agrícola y el sector ganadero. Por su parte, los otros arbitrios que se habían creado en los primeros años de vida del Cabildo, como los que recaían sobre el alcohol, el tabaco o la gasolina, siguieron estando presentes y sufrieron algunas transformaciones en el modo en que se cobraban que también contribuyeron al crecimiento de los de ingresos fiscales.

Aunque la imposición indirecta constituyó la principal fuente de recursos del Cabildo, también pudo incrementar sus recursos fiscales gracias a los impuestos directos, a las tasas, a las subvenciones estatales y a las participaciones en ingresos de otras corporaciones locales. No obstante, los ingresos que reportaron estos capítulos presupuestarios fueron de mucha menos importancia.

En definitiva, el Cabildo de Tenerife consiguió salir de la crisis económica en la que se encontraba desde la Guerra Civil y el crecimiento de sus ingresos le permitió consolidarse como el verdadero centro del poder local en la isla, aunque este solo fue el primer paso, porque su verdadero fortalecimiento se produjo en los años posteriores con la aprobación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (1972) y del Estatuto de Autonomía de Canarias (1982) que le otorgó nuevas competencias y lo afianzó como un organismo de gobierno y administración de la isla.

6. REFERENCIAS

- CALVO ORTEGA, R. (1975): «Medio siglo de hacienda municipal: del Estatuto al Proyecto de 1974», *Hacienda Pública Española*, 35: 140-200.
- CARNERO LORENZO, F.; NUEZ YÁNEZ, J. (1999): «Nivel de vida y comercio exterior durante el período autárquico en Canarias, 1936-1959», en *Tiempos de Silencio*.

- iv *Encuentro de Investigadores del Franquismo*, Universidad de Valencia y F.I.E.S., Valencia: 474-480.
- COMÍN COMÍN, F. (1996): *Historia de la Hacienda pública, II. España (1808-1995)*, Crítica, Barcelona.
- GARRUÉS IRURZUN, J. (2002): «Corporaciones locales», en J. F. ZAMBRANA, A. PAREJO y M. MARTÍN (dirs.), *Estadísticas del siglo xx en Andalucía*, Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla: 879-912.
- GARCÍA-FRESNEDA GEA, F. (2008): «Los antecedentes históricos del impuesto sobre actividades económicas», *Crónica Tributaria*, 127: 87-108.
- GODENAU, D. y ARTEAGA HERRERA, S. (2007): «Migraciones e insularidad. Reflexiones desde la historia de las migraciones en Canarias», en *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX). Tomo 1*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, La Laguna: 113-148.
- GONZÁLEZ PÉREZ, P. B. (2014): «Los planes de desarrollo en Canarias: el compromiso institucional del Cabildo Insular de Tenerife», en A. LEÓN ÁLVAREZ (coord.), *El Franquismo en Canarias*, Le Canarien Ediciones, Instituto de Estudios Canarios, Santa Cruz de Tenerife: 467-482.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, R.; RODRÍGUEZ FUENTES, C. J. (2007): «La economía del turismo: 1960-2000», en *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX). Tomo 1*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, La Laguna: 201-238.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2001): «Canarias: Una economía insular y atlántica», en L. GERMÁN ZUBERO, E. LLOPIS AGELÁN, J. MALUQUER DE MOTES y S. ZAPATA BLANCO (eds.), *Historia Económica Regional de España. Siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona: 476-506).
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (2011): «Canarias, 1800-2000: La singularidad de la historia económica isleña», *Historia Contemporánea*, 42: 225-259.
- MORENO FERNÁNDEZ-CAPARRÓS, L.A. (2002): *Aportación a la historia de la inseminación artificial ganadera en España: su significado en el desarrollo pecuario y la repercusión económica en el período 1931-1971* (tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- OJEDA CABRERA, M.P.; HERNÁNDEZ PACHECO, R. (2019a): «Los mecanismos de financiación de la hacienda municipal de Santa Cruz De Tenerife (1959-1972)», *Vegueta*, 19: 633-666.
- OJEDA CABRERA, M. DEL P. Y HERNÁNDEZ PACHECO, R. (2019b): «Análisis de la expansión urbana de Santa Cruz de Tenerife a través de sus liquidaciones de presupuestos de gastos (1959-1972)», *Documentos de Trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, 1901: 1-48.
- PELET REDÓN, C. (2002): «Los últimos cuarenta años de la peseta: de Bretton Woods a la Unión Monetaria», *Acciones e investigaciones sociales*, 15: 265-282.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, C. (2016): «Fiscalidad y precio de los carburantes en Canarias y la Península», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 62: 1-23.
- RIVERO CEBALLOS, J.L. (2007): «Canarias, 1936-2000. El modelo económico reciente», en: *Economía e Insularidad (siglos XIV-XX), Tomo 1*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna: La Laguna: 53-86.
- ROSA OLIVERA, L. DE LA (1967): «Las haciendas locales en las Islas Canarias», *Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario*, 1: 257-305.
- SERRANO SANZ, J. M. y PARDOS MARTÍNEZ, E. (2005): «Los años de crecimiento del franquismo (1959-1975)», en F. COMÍN COMÍN, M. HERNÁNDEZ BENÍTEZ y E. LLOPIS AGELÁN (eds.), *Historia Económica de España, Siglos X-XX*, Crítica, Barcelona: 369-395.

El legado de Sabin Berthelot: una primera aproximación a su biblioteca y sus colecciones (1878-1894)

*The Legacy of Sabin Berthelot: An Initial Analysis of
his Library and Collections (1878-1894)*

Nathalie Le Brun
Universidad de Estrasburgo
Departamento de Lenguas Extranjeras Aplicadas
<https://orcid.org/0000-0003-0708-2064>
nlebrun@unistra.fr

Recibido: 05-09-2019; Revisado: 06-12-2019; Aceptado: 29-11-2019

Resumen

Mediante un estudio de la sucesión testamentaria de Sabin Berthelot (1794-1880), se ofrece una aproximación al patrimonio que este antiguo cónsul poseía en Santa Cruz de Tenerife en vísperas de su muerte. Aunque la documentación reunida impide una reconstitución exhaustiva de sus bienes, permite esbozar las características de su biblioteca y sus colecciones científicas y artísticas. Además, tanto el desmantelamiento de estas colecciones según lo previsto en las disposiciones testamentarias, como los avatares de una herencia compleja, en la que vino a entrelazarse la de sus principales legatarios, brindan pistas para localizar el paradero actual del material disperso.

Palabras clave: Sabin Berthelot, relaciones Canarias-Francia, coleccionismo, libros.

Abstract

Through a study of the testate succession of Sabin Berthelot (1794-1880), this article offers an analysis of the assets possessed in Santa Cruz de Tenerife by this former consul on the eve of his death. Although the documentation gathered does not allow an exhaustive reckoning of his estate, it does permit an outline of the characteristics of his library and his scientific and artistic collections. In addition, both the dismantling of these collections in accordance with the provisions of the will, as much as the vicissitudes of a complex inheritance further complicated by that of its legatees, provide clues as to the current whereabouts of the distributed items.

Keywords: Sabin Berthelot, Canarian-French Relations, Collections and Collecting, Books.

1. INTRODUCCIÓN

Este estudio forma parte de una línea de investigación en torno a la biblioteca, las colecciones de objetos de historia natural, las obras de arte, los mapas geográficos, la correspondencia personal, así como los manuscritos de interés literario o científico que poseía Sabin Berthelot (1794-1880) en Santa Cruz de Tenerife en los últimos años de su vida. La finalidad global y a largo plazo de dicho proyecto es lograr una aproximación lo más precisa y exhaustiva posible a dichas colecciones, y entender la forma en que se disgregaron y dispersaron en el contexto de su fallecimiento.

Como se sabe, en la década de 1820, periodo que se corresponde con su primera estancia en las Islas Canarias, el que más adelante representó a Francia en el puerto de Santa Cruz de Tenerife (de 1847 a 1874) empezó a entablar relaciones epistolares con distinguidos científicos europeos y a reunir, primero por su cuenta, y, a partir de 1828, como colector empleado por el botánico inglés Philip Barker Webb, objetos de historia natural de diferente naturaleza, que les sirvieron después para la publicación, en París, de la obra monumental *Histoire Naturelle des Îles Canaries* (1835-1850). Al salir del archipiélago canario en 1830, Sabin Berthelot no abandonó su afán coleccionista, y, mientras residió en París, acumuló obras de arte, dibujos originales realizados por científicos y oficiales durante grandes expediciones marítimas, libros, así como mapas, que llegaron a representar un conjunto de mil ochocientas piezas en 1840 (LE BRUN, 2016: 228). Estos bienes, o al menos parte de ellos, pasaron a Canarias en 1847, cuando regresó para tomar las riendas del viceconsulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife, y, allí, siguieron creciendo todavía más las colecciones.

No conocemos ninguna relación elaborada por el propio Sabin Berthelot de los objetos que constituían estas colecciones, ni tampoco de todos los libros de su biblioteca. Las alusiones que a ellos hace en sus escritos son esporádicas y breves. Estas colecciones, sin embargo, suscitaban admiración entre quienes lo visitaban. En 1869, Eugène Pégot-Ogier mencionó, en su relato de viaje a Canarias, los lienzos y grabados que ornaban el salón de su casa (PÉGOT-OGIER, 1869: 167-168), y, una década antes, Mariano Nogués Secall se había quedado maravillado ante los libros raros de su biblioteca, que trataban sobre la pesca (NOGUÉS, 1858: 57-58). Los viajes que el cónsul realizaba ocasionalmente a Francia, los contactos constantes que establecía con científicos de paso por la isla de Tenerife (BATISTA RODRÍGUEZ, 2007: 143-159), y se mantenían después por vía epistolar, le permitieron aumentar de forma permanente su biblioteca, que terminó por reunir una cantidad relativamente importante de libros publicados sobre todo durante el siglo XIX, principalmente en lengua francesa. Se tiene constancia de que poseía, además de su colección de mapas, una colección de objetos religiosos y otras de conchas terrestres y marinas, sin contar un importante archivo personal, donde guardaba la correspondencia epistolar de toda una vida, apuntes de viajes, borradores de textos publicados y, quizás, también textos inéditos, álbumes fotográficos y otros diversos documentos acumulados a lo largo de los años, y conservados como recuerdos y testimonios cronológicos de una vida.

Obviamente, teniendo en cuenta el comportamiento dinámico propio de las colecciones, que se van transformando con el paso del tiempo, esta aproximación al estado de las colecciones de Sabin Berthelot al final de su vida no se ha de aprehender de forma puntual, sino a lo largo de un periodo razonable de una

década antes de su fallecimiento, el 18 de noviembre de 1880. De la misma manera, la cuestión de la transmisión y dispersión de estos bienes no se ha de examinar solo a partir de esta fecha. Sería un error también considerar que la preocupación de Sabin Berthelot por el devenir de sus bienes solo surgiera en septiembre de 1878, es decir, cuando, al mes de fallecer su esposa, plasmó sus últimas voluntades en un testamento. El desmantelamiento de las colecciones había empezado varios años antes, bajo la forma de obsequios informales y donaciones, tanto de piezas científicas como de los mejores libros, y continuó hasta que murió el antiguo cónsul.

Sin embargo, los estudios históricos han demostrado la importante aportación de los testamentos e inventarios de bienes para el conocimiento del patrimonio de las familias en el pasado, así como para el estudio del coleccionismo privado.¹ Los instrumentos relativos a la sucesión de Sabin Berthelot representan indudablemente las fuentes más detalladas de las que disponemos para destacar las características del patrimonio que este poseía dos años antes de morir, y para hacernos una idea de cómo eran entonces sus colecciones y su biblioteca. Nos referimos a un testamento fechado el 22 de septiembre de 1878, parcialmente modificado el 20 de julio de 1880 por un codicilo. Ahora bien, respecto a la labor que nos proponemos, la cual contempla la cuestión de la transmisión y dispersión de estos bienes, también son de imprescindible ayuda las escrituras extendidas en el ámbito de la herencia de sus principales legatarios, a saber, el ama de llaves de su casa, Marie Antoine y Cremel (¿1818?-1885),² y su amigo marsellés Léon Laviaille (1837-1891). La primera nos dejó un testamento fechado el 12 de julio de 1882, complementado por un codicilo del 19 de marzo de 1883, mientras que para el segundo tenemos escrituras notariadas y consulares otorgadas después de su fallecimiento, entre las cuales conviene señalar un inventario de bienes realizado entre el 23 y el 28 de febrero de 1891. La incorporación de estos instrumentos a nuestro corpus de estudio es necesaria no solamente porque, al estar ante legados entrelazados, permite colmar silencios dejados por los documentos testamentarios de Sabin Berthelot, sino porque además no resulta posible analizar la resolución de la herencia de este último sin tener en cuenta las de Marie Antoine y Léon Laviaille. Así, a raíz de un estudio de la sucesión del antiguo cónsul francés, y basándonos en la mencionada documentación, intentaremos acercarnos a su patrimonio y nos interesaremos por su dispersión entre 1880 y 1894, es decir, entre el año de su fallecimiento y el de la liquidación del caso. Si bien es cierto que el objetivo principal de esta investigación se centra en la biblioteca y las colecciones, en el presente artículo no se tratará de describirlas de forma detallada ni de valorar su interés en el contexto de su transmisión, sino de destacar su estructura y sus características generales.

1 A este propósito, podemos mencionar el estudio realizado por Sandra Costa-Giorgi, a partir de un análisis cruzado de testamentos, inventarios y correspondencias epistolares, sobre el coleccionismo artístico practicado por la élite aristocrática italiana del siglo XVII (COSTA-GIORGI, 2009), y el de Fátima Halcón, sobre las colecciones de una familia aristócrata de Jerez de la Frontera en el siglo XIX (HALCÓN, 2005).

2 Los censos de Santa Cruz de Tenerife (1859) y La Laguna (1857) sitúan el natalicio de Marie Antoine en el año 1818 (GARCÍA PULIDO, 2009: 3, nota 12). En cambio, la documentación conservada en el Archivo Diplomático de Nantes señala que el ama de llaves tenía 68 años cuando falleció en octubre de 1885, lo que nos lleva a un nacimiento en 1817 (CADN [Centre des Archives Diplomatiques de Nantes], Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série B, registres d'immatriculations, art. 18: *Français immatriculés de 1830 à 1910*, fol. 18).

1. LAS ÚLTIMAS VOLUNTADES DE SABIN BERTHELOT

1.1. El testamento de 1878 y el codicilio de 1880

El último testamento de Sabin Berthelot fue redactado en Santa Cruz de Tenerife el 22 de septiembre de 1878, un mes después de fallecer Claire Constance Aillaud, su esposa desde 1817.³ Se trata de un documento ológrafo, escrito en francés, que el testador no depositó en notaría ni en la agencia consular de Francia, sino que se conservó sellado en su vivienda, situada en la calle de Las Flores, hasta el día en que falleció. Podemos sospechar la existencia de otro testamento anterior, anulado parcial o totalmente por el de septiembre de 1878, dado que, en una carta fechada el 19 de octubre de 1877 y dirigida a Agustín Millares Torres, el antiguo cónsul mencionó una disposición testamentaria tomada a favor de Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria en relación con un legado de libros.⁴ Nuestras investigaciones no han permitido dar con este documento, y es probable que Sabin Berthelot lo haya destruido al decidir cambiar sus voluntades. De hecho, al testamento de 1878 también se aportaron modificaciones en julio de 1880 mediante un codicilio. En todos los casos, los cambios sucesivos tuvieron que ver con el reparto de los libros de la biblioteca, y, en menor medida, con las colecciones, lo que demuestra que este asunto concreto era importante para el testador.

La apertura del testamento y del codicilio ológrafos, contenidos en dos sobres sellados, se produjo el mismo día de la defunción de Sabin Berthelot. El acto tuvo lugar en la casa del difunto, en Santa Cruz de Tenerife, y fue supervisado por el entonces cónsul de Francia en la plaza, René Chasseriau. Como testigos convocados en esta ocasión, estaban presentes Honoré Hardisson, Jean-Baptiste Coltelloni, Juan La Roche, César Martín y Elías Zerolo. En el primer sobre, había tres documentos: el primero recogía las disposiciones generales tomadas por el testador; el segundo era un folio anexo al anterior, que llevaba como título *Répartition de ma bibliothèque*; el tercero era el reconocimiento de una deuda de siete mil seiscientos treinta y cuatro francos, contraída por Léon Lavialle hacia Sabin Berthelot. En cuanto al codicilio, fechado el 20 de julio de 1880, estaba incluido en un sobre aparte e iba dirigido a Elías Zerolo. Además de modificar parcialmente las voluntades expresadas en 1878, este documento erigía al intelectual conejero en albacea, además de Léon Lavialle, César Martín y Paul Martín, ya nombrados albaceas en el párrafo 17 del testamento. A diferencia de este último, cuya versión autógrafa se conserva en Nantes, junto con la documentación relativa a las sucesiones administradas desde el antiguo consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife,⁵ el codicilio original no se guardó en los archivos de la agencia consular. Se preservó únicamente el sobre, donde se lee: «Codicille qui annule toutes les dispositions testamentaires (antérieures), relativement à la distribution des livres,

3 Claire Constance Aillaud (1798-1878), nativa de Marsella, era hija de Agnès Rose Constance Clastrier y Honoré Balthazar Aillaud. Se casó con Sabin Berthelot en Marsella el 6 de febrero de 1817. Murió en Santa Cruz de Tenerife el 21 de agosto de 1878, según el acta de defunción expedido en Santa Cruz de Tenerife el 22 de agosto de 1878 (LE BRUN, 2016: 49-51).

4 AMC (Archivo del Museo Canario), Las Palmas de Gran Canaria, Fondos y colecciones privados, Agustín Millares Torres, Correspondencia epistolar de S. Berthelot con A. Millares Torres, sign. I-E-18: carta del 19 de octubre de 1877.

5 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: Testamento ológrafo de Sabin Berthelot, S.C. de Tenerife, 22 de septiembre de 1878.

brochures, atlas etc. de ma Bibliothèque. S.B. [firma] Ce pli peut être ouvert par mon ami Dⁿ Elías Zerolo, qui pourra en donner connaissance à mes autres exécuteurs testamentaires. S.B.» El documento original quedó probablemente en posesión de Elías Zerolo. Sin embargo, a raíz de la apertura de los sobres y de la lectura de su contenido, los diferentes documentos encontrados fueron reproducidos en su totalidad en el registro de las actas y ordenanzas consulares del consulado.⁶

Varios motivos pueden explicar por qué estos documentos se abrieron ante el cónsul de Francia y no ante un notario público de Santa Cruz de Tenerife. Al igual que los notarios, los cónsules franceses y sus cancilleres⁷ podían producir procuraciones, registrar actas de estado civil y testamentos, tomar disposiciones para defender los intereses de los ciudadanos franceses, como proceder al inventario de los bienes de un difunto y liquidar sucesiones (CRAS, 2006; ULBERT, 2016). Sin embargo, para hacer extender una escritura o registrar un testamento, los franceses domiciliados en el extranjero no tenían la obligación de recurrir a los servicios de las cancillerías consulares. Tenían la posibilidad de acudir a un notario del lugar de su residencia y, posteriormente, hacer legalizar por el cónsul las escrituras extendidas, para que estas adquirieran validez en Francia (BARTOLOMEI, 2016). El coste de los servicios, así como el factor lingüístico y cultural podían orientar una toma de decisión cuando se trataba de determinar si era preferible dirigirse al cónsul antes que a un notario, o lo contrario (BARTOLOMEI, 2016). Teniendo en cuenta que Sabin Berthelot había expresado sus últimas voluntades en francés, y, además, que sus principales legatarios tenían la ciudadanía francesa, parecen obvios los motivos culturales y prácticos de la opción elegida. En realidad, quizás la noción de elección no sea muy pertinente en este caso, y tengamos que contemplar, además, cierta fidelidad a la institución consular. En este caso, recurrir a los servicios de la agencia francesa parecía caer de su peso, como también sucedió cuando murieron Marie Antoine en 1885 y Léon Lavalley en 1891.

1.2. Los herederos y legatarios

En 1980, con ocasión de un homenaje a Sabin Berthelot en el centenario de su fallecimiento, Alejandro Cioranescu reconocía que se ignoraba todo sobre la existencia de posibles herederos o familiares en Francia en el momento de su desaparición (CIORANESCU, 1980: 23). La comunidad científica sabía que había sido padre de un varón llamado Philippe, fruto de su matrimonio con Claire Aillaud. Nacido en Marsella el 11 de enero de 1833, Philippe Godefroi Claude Sabin perdió la vida a los quince años, en plena revolución de febrero de 1848 (LE BRUN, 2016: 49-51). Ahora sabemos que dejó descendencia a través de un hijo concebido mucho antes que Philippe, con una mujer soltera de Marsella, Jeanne Marie-Thérèse Jauffret. Este primer hijo, Laurent Sabin Auguste Jauffret, nacido en Marsella el 17 de noviembre de 1813, pasó gran parte de su vida en Argelia. Fue reconocido como hijo natural por Sabin Berthelot el 1 de julio de 1861, en

⁶ CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série B, chancellerie, art. 10: *Registre des actes et ordonnances consulaires (juin 1877 - nov. 1881)*, acta n° 98, 18 de noviembre de 1880, fol. 78r-82v.

⁷ Los cónsules contaban con la colaboración de un canciller, cuando dirigían un consulado, y con la de un secretario, en un viceconsulado. El viceconsulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife, dependiente del consulado de Andalucía durante gran parte del siglo XIX, fue elevado al rango de consulado en 1880.

Marsella (LE BRUN, 2016: 55-57). Murió menos de tres años después, el 22 de enero de 1864, en Philippeville (Argelia). Aunque es poco probable que ambos hayan mantenido una relación de gran proximidad, sabemos que llegaron a cartearse. En 1880, Sabin Berthelot tenía siete nietos y nietas, nacidos todos en Argelia, que llevaban, desde 1861, los apellidos Jauffret-Berthelot. No había perdido tampoco de vista a su sobrina Clarisse Sabine Berthelot (1825-1882), hija de su hermano Jean Augustin Berthelot (1791-1849) y viuda, en 1878, de Trophime Panisse (LE BRUN, 2016: 53).

Con respecto a los derechos sucesorios, la ley francesa diferenciaba a los *herederos legítimos* (descendientes, ascendientes, colaterales) de los *sucesores irregulares* (HUC, 1893: 38-39), y perjudicaba considerablemente a estos últimos, quienes, en la mayoría de los casos, solo podían heredar una parte ínfima de los bienes de sus padres (HUC, 1893: 117-129; NIZARD, 1977: 104). Una disposición del código civil francés de 1804 estipulaba que el hijo natural reconocido por su padre podía ser sucesor irregular, y no podía ser reconocido como heredero legítimo bajo ningún concepto. Al tener herederos de segunda clase en el momento de su defunción (en este caso, parientes colaterales), Sabin Berthelot no podía dejar todos sus bienes en herencia a los descendientes del hijo que había reconocido. En estas circunstancias, es decir, cuando un padre no dejaba descendientes legítimos, pero sí ascendientes, hermanos o parientes colaterales, la ley preveía que los derechos del hijo natural sobre los bienes de su padre corresponderían a la mitad de aquellos de los que se habría beneficiado un hijo legítimo (HUC, 1893: 121). En caso de una defunción del hijo natural, los descendientes de este último podían reclamar sus derechos (HUC, 1893: 129). Sin testamento, los bienes de Sabin Berthelot se habrían repartido entre los derechohabientes, según lo previsto por el código civil. En cambio, con disposiciones testamentarias, los herederos se veían desprovistos total o parcialmente de sus derechos, excepto de la *reserva* si la había (HUC, 1894: 14).

En su testamento de septiembre de 1878, Sabin Berthelot evocó la voluntad de proceder a una distribución justa de sus bienes «dans un entier esprit de justice et dans l'intérêt de mes principaux héritiers». El término «héritier» (heredero) ha de entenderse aquí en el sentido de «legatario». El código civil francés de la época no exigía una terminología específica para que un testamento fuera reconocido como válido. Aunque se testaba a favor de «herederos», el testamento solo podía valer como legado, y los llamados «herederos» eran considerados como legatarios (HUC, 1894: 334). El testamento de 1878 no designa a ningún legatario universal. Los beneficiarios se definen más bien como legatarios a título universal, cuando recibieron, de forma individual, una parte de los bienes, o legatarios a título particular, cuando recibieron legados particulares o muy específicos (HUC, 1894: 416-417, 424).

Por otra parte, Sabin Berthelot no testó exclusivamente a favor de sus familiares, sino también a favor de personas de su entorno, instituciones y asociaciones. Con respecto a los familiares, no estableció diferencias entre los herederos legítimos (en este caso, representados por una hija de su hermano, Clarisse Sabine Berthelot) y los sucesores irregulares (a saber, la descendencia de su hijo natural, representada por Louis Albert Sabin Jauffret). Sin embargo, observamos cierta discriminación entre los parientes colaterales y entre los nietos, puesto que favoreció a una sola sobrina (o, en su defecto, sus hijas) y a un solo y único nieto (o, en su defecto, sus hermanas solteras). Ahora bien, los

nietos excluidos de las disposiciones testamentarias reclamaron sus derechos a la herencia, razón probable por la cual, dada la complejidad del asunto, la cuestión del traspaso de bienes no se resolvió definitivamente antes de 1894.

Entre los otros legatarios, con quienes Sabin Berthelot no tenía vínculos de sangre, dos pueden ser considerados como principales o legatarios a título universal: Marie Antoine, el ama de llaves, y Léon Freydier-Lavialle, negociante marsellés, amigo y albacea del testador. Los demás se beneficiaron de legados particulares. Se trataba de personas allegadas a la familia Berthelot, como los empleados domésticos (Francisco Barreda Casaña y su esposa, Dolores Pérez Cejas), amigos (César Martín, Elías Zerolo, Domingo Bello Espinosa), y de instituciones o asociaciones (Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, Ayuntamiento de Marsella, Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife, Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria). A través de estas disposiciones, observamos una voluntad de favorecer de alguna manera a todas las personas que lo habían acompañado y seguían acompañándolo en su vida cotidiana, así como a las instituciones y los lugares de sociabilidad que habían marcado su vida.

1.3. El reparto de los bienes

Antes de examinar el modo de repartición de los bienes entre los legatarios, conviene describir brevemente el patrimonio que Sabin Berthelot poseía en la víspera de su fallecimiento. A este respecto, es de notar que si los documentos testamentarios proporcionan datos útiles para hacernos una idea de cómo era, no lo dicen todo. Para empezar, ignoramos si el testador dejó bienes en Francia. El testamento, decía la ley francesa, era un acta por la cual un testador tomaba disposiciones para la totalidad o una parte de sus bienes (Huc, 1894: 14). Ahora bien, los documentos de los que disponemos se refieren a un reparto de bienes en la isla de Tenerife, así como a un dinero depositado en una cuenta de Marsella. En segundo lugar, el testamento no nos proporciona una lista exhaustiva de los bienes legados. Muchos objetos de interés para nuestro proyecto (obras de arte, objetos de interés científico, libros, fotografías, manuscritos, etc.) pasan desapercibidos, porque formaban parte de lotes atribuidos a determinados legatarios. Solo se identifican de forma específica los bienes que dieron lugar a legados especiales, a favor de personas o entidades distintas de aquellas designadas en las directivas generales. En este sentido, el codicilo de 1880 resulta ser más detallado que el testamento, ya que ofrece una lista de nombres de autores, obras y revistas procedentes de la biblioteca, con indicación de los legatarios, aunque tampoco se trata de un inventario completo, sino de una descripción parcial de la misma.

A raíz de una lectura de los documentos, podemos distinguir tres categorías de bienes legados: bienes raíces, bienes muebles fungibles (dinero) y bienes muebles no fungibles (mobiliario, objetos de decoración, joyas, libros, etc.). Dentro de esta última categoría, la biblioteca, algunas colecciones y algunos objetos recibieron un trato diferenciado. Respecto a los bienes raíces, en septiembre de 1878, Sabin Berthelot era propietario de tres fincas urbanas y dos fincas rústicas, en Santa Cruz de Tenerife y La Laguna respectivamente. La adquisición de las tres fincas urbanas en Santa Cruz se había producido en el ámbito de la urbanización, a cargo de la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos, de la zona próxima a la actual Plaza Weyler. La compra de las dos primeras, ubicadas en la calle Callao de

Lima, núm. 18 y núm. 20, de superficie 249,644 m² y 274,942 m² respectivamente, tuvo lugar el 5 de febrero de 1870⁸. La tercera, situada en la calle de Las Flores núm. 1 tercero y cuarto, fue comprada el 31 de octubre de 1870, y allí fue donde la familia Berthelot estableció su domicilio principal⁹. En realidad, no se trataba de una finca con una sola casa, sino con dos casas unidas, y tenía un total de 314,69 m² de superficie. Lindaba, al este, con la calle de Las Flores; al oeste, con casas que tenían su frente en la calle Callao de Lima; al norte, con la calle Robayna; al sur con casas de la misma calle de Las Flores. En cuanto a las fincas rústicas, las dos estaban situadas en San Miguel de Geneto (La Laguna). La primera era una hacienda de pan sembrar con terrenos de cultivo, de unas seis hectáreas y veintinueve áreas de superficie, que se encontraba por la zona conocida como Pajarito, y lindaba al norte con el camino de San Miguel de Geneto, y, al sur, con el camino de El Rosario. La segunda, situada a proximidad del Barranco del Gómero, tenía una superficie de más de dos hectáreas de superficie, un aljibe y una casa de dos plantas. Ambas eran adquisiciones realizadas por Claire Aillaud entre 1850 y 1859 (LE BRUN, 2016: 334-335), que, conforme al contrato de matrimonio firmado por los esposos,¹⁰ habían pasado a ser propiedad de Sabin Berthelot cuando ella murió en agosto de 1878. En su testamento, Sabin Berthelot legó la propiedad de estas dos fincas a Léon Lavialle (T 1880 § 10),¹¹ y la propiedad de la casa situada en la calle Callao de Lima, núm. 20, a Francisco Barreda Casaña, empleado doméstico de la familia (T 1880 § 12). En cambio, respecto a las otras dos fincas situadas en las calles de Las Flores y Callao de Lima, núm. 18, las disposiciones testamentarias no preveían ninguna transmisión de propiedad, sino una venta. Las instrucciones contenidas en los párrafos 5, 6 y 7 del documento estipulaban que estas dos fincas se habían de vender una vez fallecida Marie Antoine, quien tenía derecho al usufructo vitalicio sobre ellas, y, luego, se había de proceder a una repartición equitativa del dinero resultante de esta operación entre Louis Albert Sabin Jauffret y Claire Sabine Berthelot. Con excepción de la casa de la calle Callao de Lima, núm. 20, legada a Francisco Barreda Casaña, el testamento otorgaba a Marie Antoine el derecho al usufructo vitalicio sobre todas las fincas mencionadas (T 1880 § 2, 5 y 11).

8AHPSC (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife), Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Prada y Sedaño, sign. 2757, n° 6, 5 de febrero de 1870: «Escritura de compraventa otorgada por los señores La Roche, Aguilar, Robayna y Compañía Gerentes de la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos de Santa Cruz de Tenerife a favor de Don Sabino Berthelot», fol. 19r-32v. En las notas a pie de página, cuando una misma escritura notariada se menciona varias veces, indicamos su título completo u objeto solo la primera vez.

9 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Prada y Sedaño, sign. 2759, n° 240, 31 de octubre de 1870: «Venta de dos casas en esta ciudad a favor de don Sabino Berthelot», fol. 1423r-1431v.

10 El matrimonio fue contraído en Marsella en 1817, bajo el régimen dotal, excluyendo el de comunidad o gananciales (AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: «Escritura venta de casas situadas en esta capital. Otorgada por don Carlos Díaz como apoderado de doña María y doña Teresa Panisse y Berthelot, don Luis Alberto, don Angel Desiderio, doña María Ana, doña Isabel llamada doña Elisa Angela, doña Ana Lodoiska, doña María Eugenia Jauffret y doña María Anglae. A favor de don Juan Cumella y Monner», fol. 1114r-1114v).

11 En adelante, las referencias a los contenidos del testamento de 1878 y del codicilo de 1880 se mencionarán en el texto T 1878 y C 1880, y serán seguidas del párrafo donde se encuentra la información señalada.

Finalmente, aparte del legado simbólico hecho a Louis Albert Sabin Jauffret-Berthelot, a quien Sabin Berthelot atribuyó su espada y sus decoraciones (T 1880 § 14), la familia se vio favorecida con bienes fungibles exclusivamente. Además del beneficio pecuniario resultante de la venta de las dos fincas urbanas de Santa Cruz de Tenerife, los párrafos 8 y 9 disponían que Clarisse Berthelot y Louis Albert Sabin Jauffret-Berthelot se beneficiarían de un dinero depositado en la casa comercial de los hermanos Léon y Esprit Freydier-Lavialle, con sede en Marsella, correspondiéndole a cada uno la mitad. La cantidad depositada representaba un monto de siete mil seiscientos treinta y cuatro francos, es decir, el monto exacto de la deuda contraída por Léon Lavialle hacia Sabin Berthelot, que se señalaba en el documento agregado en el sobre que contenía el testamento. Sin embargo, Clarisse Berthelot y Louis Albert Sabin Jauffret-Berthelot no fueron los únicos beneficiarios de los bienes fungibles. Una cantidad de mil quinientos reales fue legada a Dolores Pérez Cejas, la esposa de Francisco Barreda Casaña (T 1880 § 13), y el resto de los fondos depositados en bancos (de los que no sé precisa el monto) estuvieron a disposición de Marie Antoine (T 1880 § 4). No se indica que Sabin Berthelot poseyera fondos depositados en bancos de Francia, aparte del que estaba en la casa comercial marsellesa, pero no se puede descartar que fuera el caso.

Marie Antoine Cremel y Léon Lavialle fueron los principales beneficiarios de los bienes muebles dejados por el difunto, aunque no exactamente en los mismos términos. El ama de llaves, mujer soltera, nativa de Mirecourt (departamento de los Vosgos), vivía con la familia Berthelot desde la época de su residencia en París. Había llegado a Tenerife con Claire Aillaud sobre el año 1849 (LE BRUN, 2016: 50). Con los años, se habían creado vínculos de proximidad estrechos entre ellos. Ella fue depositaria de los documentos testamentarios de Sabin Berthelot, y fue quien los entregó a René Chassériau el 18 de noviembre de 1880, lo que da fe de la relación de confianza entre ambos. En su testamento, Sabin Berthelot le dio la propiedad plena de los muebles, los cuadros, las joyas y los objetos de plata de la casa de la calle de Las Flores, con excepción de los bienes para los que había tomado disposiciones especiales (T 1880 § 1, 3, 16, 18), lo que incluía parte de los libros de la biblioteca y algunas colecciones de objetos (T 1880, *Répartition de ma bibliothèque*; C 1880 § 4). En cuanto a los bienes muebles que se encontraban en las casas de Geneto, su voluntad era que pasaran a ser propiedad de Léon Lavialle. Como veremos más adelante, en su testamento de 1882, Marie Antoine hizo de Léon Lavialle su legatario universal,¹² por lo que, finalmente, la casi totalidad de los bienes muebles que esta adquirió por legado del antiguo cónsul pasaron a ser propiedad del segundo a finales de 1885. Sabin Berthelot, además, legó a su amigo todos sus «papeles», la propiedad intelectual de sus obras, parte de su biblioteca, así como algunos objetos de valor (T 1880 § 15 y *Répartition de ma bibliothèque*).

A la colección de obras de arte no se prestó una atención particular como conjunto patrimonial. Los cuadros que ornaban las casas en 1880 pasaron a ser propiedad de Marie Antoine de la misma manera que los muebles y demás bienes, excepto dos lienzos atribuidos a Van Loo (retratos del rey Felipe V y la reina Elisabeth de Parma), legados al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife

12 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1885, acta n° 4 «Ouverture du testament de M^{elle} Marie Antoine» [*primata*], fol. 28r-30r; AMAE (Archives du Ministère des Affaires Étrangères), La Courneuve, Actes de Chancellerie, 1881-1894, n° 234, Sainte Croix de Ténériffe (1885): «N° 4. Ouverture du testament de M^{elle} Marie Antoine» [*duplicata*].

(T 1880 § 16), y otros tres, pintados por Auguste Couder y Cornélie Stouf, su esposa, legados a Léon Lavialle (T 1880 § 15). Lo mismo sucedió inicialmente con la colección de objetos religiosos y la de mapas geográficos. En el testamento, se mezclaban y desaparecían en el conjunto de bienes legados a Marie Antoine, pero en el codicilo quedaron separadas de este legado general para constituir dos legados particulares a favor de Elías Zerolo.

Por lo que a la biblioteca se refiere, el reparto de los libros ha de analizarse de forma independiente. Efectivamente, la biblioteca fue contemplada como un patrimonio específico del que no se beneficiaría una sola y única persona, sino que se había de repartir entre varias personas y entidades, a partir de disposiciones estrictas tomadas en el testamento de 1878, y parcialmente modificadas en el codicilo de 1880. No cabe duda de que estas disposiciones fueron el resultado de una larga reflexión por parte de Sabin Berthelot. En el testamento, la repartición de los libros se había de hacer entre dos personas particulares (Léon Lavialle, Marie Antoine), una asociación (Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria)¹³ y una institución (Ayuntamiento de Marsella). Las nuevas instrucciones expresadas en el codicilo favorecieron también a varias personas físicas y asociaciones, aunque distintas de aquellas designadas en 1878. Como nuevos beneficiarios fueron nombrados el intelectual y director de la *Revista de Canarias*, Elías Zerolo (1849-1900), el abogado y botánico Domingo Bello Espinosa (1817-1884), y la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife, de la que Sabin Berthelot era socio, y con la que había colaborado de forma activa a partir de 1866.¹⁴

En realidad, el codicilo no anulaba completamente lo establecido en 1878, sino una parte solamente. Si el testamento favorecía al Ayuntamiento de Marsella respecto a la colección de libros sobre la pesca y sobre las Islas Canarias, finalmente fue la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife la que se vio atribuir libros relacionados con la pesca. En el codicilo no se reiteró la voluntad de legar parte de la biblioteca al Ayuntamiento de Marsella, pero como, por otro lado, no se volvieron a mencionar los libros sobre las Islas Canarias, no estamos en condiciones de confirmar su traslado a Francia ni tampoco de anular esta posibilidad. Tenemos la misma duda respecto a la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, que se vio favorecida, en el testamento de 1878, con un legado de libros cuyos títulos no se precisan, bajo condiciones aceptadas previamente por el director de la entidad. Cabe destacar que no se especifica en este documento un eventual cambio respecto a las disposiciones tomadas con anterioridad a favor de la asociación grancanaria,¹⁵ y la alusión a un acuerdo pasado con su antiguo director deja pensar que, en 1878,

13 Sabin Berthelot era socio de mérito de la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas desde el 24 de febrero de 1849.

14 Desde 1866, fue presidente de una de las cinco secciones que estructuraban la asociación (la sección de Historia Natural), y, entre 1868 y 1871, tuvo el cargo de vicedirector. Su participación también se hizo mediante la publicación de numerosos informes en la revista de la asociación, *El Amigo del País* (LE BRUN, 2016: 503-506).

15 Leemos, en una carta de Sabin Berthelot a Agustín Millares Torres, del 19 de octubre de 1877: «Une partie importante de ma bibliothèque doit passer, après ma mort, dans celle de la Société des Amis du Pays de Las Palmas (par disposition testamentaire) et j'en ai déjà remis quelques spécimens à cette corporation par l'intermédiaire de son directeur, don Manuel Gonzales» (AMC, Fondos y colecciones privados, Agustín Millares Torres, Correspondencia epistolar de S. Berthelot con A. Millares Torres, sign. I-E-18).

el testador no modificó sus intenciones. En cambio, si el codicilo no invalidó la disposición de 1878, tampoco la confirmó.

Los otros dos beneficiarios designados en el testamento para los demás libros de literatura, viajes, historia, ciencias naturales y temáticas generales, eran Marie Antoine y Léon Laviaille. En la parte del testamento titulada *Répartition de ma bibliothèque*, se aludía a dos notas adjuntas, en las que quedaban detallados los títulos legados a la entidad grancanaria (nota nº 2) y Léon Laviaille (nota nº 3). Sin embargo, dichas notas no se conservaron, y no fueron copiadas en el registro de las actas y ordenanzas consulares, como sucedió con los otros documentos contenidos en los sobres sellados, por lo que no conocemos su contenido exacto. Se daba como indicación, además, que un listado de obras legadas a Marie Antoine se entregaría en manos propias a Léon Laviaille. Estos legados se confirmaron en 1880 (C 1880 § 4).

Respecto a Elías Zerolo y Domingo Bello Espinosa, el primero se vio atribuir libros, informes, boletines, revistas y memorias publicados por sociedades científicas, que abarcaban los campos de la geografía, historia, literatura de viajes, antropología y las artes. El segundo fue legatario de los volúmenes de la *Histoire Naturelle des Îles Canaries*, publicada con Philip Barker Webb, así como de varios libros de botánica y ornitología.

CUADRO 1
*Reparto de los bienes de Sabin Berthelot, según
los documentos testamentarios de 1878 y 1880*

Legados	Legatarios
Casas en Santa Cruz de Tenerife	Marie Antoine, beneficiaria del derecho al usufructo vitalicio sobre las casas de Santa Cruz de Tenerife, situadas calle de Las Flores, núm. 1 tercero y cuarto, y calle Callao de Lima, núm. 18 (T 1878 § 5). Repartición del dinero resultante de la venta de estas casas, después de fallecer Marie Antoine, entre Clarisse Berthelot y Louis Albert Sabin Jauffret (T 1878 § 5, 6, 7). Francisco Barreda Casaña, legatario de la casa situada calle Callao de Lima, núm. 22 (T 1878 § 12).
Fincas en Geneto, La Laguna	Léon Laviaille, legatario de dos fincas en Geneto, sobre las que Marie Antoine conservaba el derecho al usufructo vitalicio (T 1878 § 10, 11).
Dinero	Marie Antoine, principal legataria del dinero, excepto, la cantidad de cien pesos legada a Dolores Pérez Cejas (T 1880 § 13), y la cantidad de siete mil seiscientos treinta y cuatro francos, a repartir de forma equitativa entre Clarisse Berthelot y Louis Albert Sabin Jauffret (T 1878 § 8, 9). El dinero resultante de la venta de las casas de Santa Cruz de Tenerife, situadas calle de Las Flores y Callao de Lima, núm. 18, también se había de repartir, de forma equitativa entre Clarisse Berthelot y Louis Albert Sabin Jauffret (T 1878 § 5, 6, 7).

Muebles y objetos de la habitación de Marie Antoine, casa de la calle de Las Flores, núm. 1 tercero y cuarto	Marie Antoine (T 1878 § 1).
Muebles, ropa, cuadros, joyas, platería de las otras habitaciones de la casa de la calle de Las Flores, núm. 1 tercero y cuarto	Marie Antoine, principal legataria, exceptuando legados particulares: legado a Léon Lavialle de las mesas del gabinete de trabajo y del comedor (T 1878 § 3), de una pequeña estatua de porcelana de Sèvres (T 1878 § 15), de un lienzo que representaba un paisaje, pintado por la viuda de Couder (T 1878 § 15), de un pequeño lienzo pintado por Auguste Couder, que reproducía la obra <i>Amour, tu perdis Troye</i> , de un retrato de Sabin Berthelot, pintado por el mismo Couder, de un mapa en relieve de la isla de Tenerife (T 1878 § 15); legado al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife de dos retratos atribuidos a Van Loo, del rey Felipe V y Elisabeth de Parma; legado a Louis Albert Sabin Jauffret de las decoraciones y una espada (T 1878 § 14); legado a César Martín de una mesa con cubierta de mármol (T 1878 § 18).
Libros de la biblioteca	Legatarios múltiples. (T 1878, <i>Repartition de ma bibliothèque</i> : Ayuntamiento de Marsella, Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, Léon Lavialle, Marie Antoine; C 1880: Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife, Léon Lavialle, Marie Antoine, Elías Zerolo, Domingo Bello Espinosa, ¿Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria?, ¿Ayuntamiento de Marsella?).
Derechos de autoría	Léon Lavialle, para las obras <i>Études sur les pêches maritimes</i> (1868), <i>Oiseaux voyageurs et poissons de passage</i> (1875-1876), <i>Antiquités canariennes</i> (1879) (T 1878 § 15, y <i>Repartition de ma bibliothèque</i>).
Papeles	Léon Lavialle (T 1878 § 15).
Colección de mapas geográficos	Elías Zerolo (C 1880 § 3).
Colección de objetos religiosos	Elías Zerolo (c 1880 § 3).

2. UNA SUCESIÓN TESTAMENTARIA DIFÍCIL DE RESOLVER (1880-1891)

2.1. Los albaceas

En total, fueron cuatro los albaceas nombrados por Sabin Berthelot para ejecutar sus últimas voluntades. Tres fueron designados en el testamento de septiembre de 1878 (Léon Lavialle, César Martín y Paul Martín) y uno en el codicilo de 1880 (Elías Zerolo).

Léon Lavialle (1837-1891), natural de Marsella, fue el principal albacea (*principal exécuteur testamentaire*) designado, primero en el testamento (T 1878 § 17)

y, luego, en el codicilo (C 1880 § 4). Su nombre completo era François André Léon Freydier-Lavialle. Había nacido en Marsella el 30 de noviembre de 1837, y era hijo de Jean Freydier-Lavialle y Marie Antoinette Mille.¹⁶ En abril de 1873, había fundado, junto con su hermano Jean Marie Esprit Lavialle y un tal Sr. Bourgue, una casa comercial de comisión y tránsito, con sede en Marsella.¹⁷ Los libros de contabilidad de la casa comercial francesa Hardisson hermanos, afincada en Santa Cruz de Tenerife, ofrecen algunos detalles sobre los negocios de esta casa en Tenerife, que parecen haber consistido en importar vinos, aceites, artículos de moda y de bazar (especialmente sombreros).¹⁸ Sabin Berthelot y él mantenían una relación amistosa desde al menos 1870 (BERTHELOT, 1883: 155), pero se desconocen las circunstancias exactas en las que se conocieron. Al no poder viajar a Francia, Sabin Berthelot vio en aquel amigo una ayuda para la realización de diversos trámites, en particular editoriales. Léon Lavialle, efectivamente, fue quien se encargó de la publicación en Francia de sus últimas obras (LE BRUN, 2016: 18-19). No residía de forma permanente en Santa Cruz de Tenerife, y sus estancias en las Islas se veían condicionadas por los negocios. Su nombre no figura en los registros de franceses domiciliados en el Archipiélago que se conservaban en el consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife. Sin embargo, parece que, a partir de 1880, pudo pasar varios meses al año en las islas de Tenerife y Gran Canaria, dado que una escritura de 1882, extendida en Santa Cruz de Tenerife por el notario Rafael Calzadilla, lo presenta como vecino de esta ciudad¹⁹. Se había integrado perfectamente en la sociedad santacruzera, y mantenía estrechas relaciones con la comunidad francesa residente en la ciudad, en particular con diversos miembros de la familia Hardisson y la familia Chaulan.

César Martín y Revel (¿1821?-1904) era un comerciante de Santa Cruz de Tenerife, de setenta años en 1891. Junto con su hermana, había fundado la compañía comercial Martín hermanos, que se dedicaba a la importación de productos. Poseía un comercio en la calle Castillo, donde vendía mercancías diversas, comestibles y no comestibles, como caucho, té, salchichón, bacalao, tejidos, lana, perfumes, sombreros, etc. A pesar de que César Martín no estaba inscrito como francés domiciliado en las Islas en los registros consulares, Sabin Berthelot consideraba que su casa comercial era una de las tres compañías francesas más importantes de Tenerife en 1851²⁰. En 1866, César Martín era prior del Tribunal de Comercio

16 Archives13.fr (Archives départementales des Bouches-du-Rhône) [En línea], Registres paroissiaux et d'état civil, naissances, Marseille, 1837, noviembre, registre 4, imagen 27/30, <http://www.archives13.fr/ark:/40700/vta6f9162d5fd4c62cf/daogrp/0/layout:table/idsearch:RECH_34b32a3ee-91d73b6c2eeffe39f0c2bd3#id:800593849?gallery=true&brightness=100.00&contrast=100.00¢er=1368.000,-1028.000&zoom=5&rotation=0.000> [consulta : 31/08/ 2019].

17 La escritura de fundación de dicha sociedad fue otorgada en Marsella ante los notarios Hippolyte Alliès y el Sr. Bailler, el 17 de abril de 1873 (AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4136, n° 161, 17 de junio de 1882: «Escritura de poder general para pleitos otorgada por don Leon Freydier Lavialle, en concepto de socio gerente de la sociedad comercial que gira en Marsella bajo la razón social de Lavialle & Cie. A favor de procuradores», fol. 713v).

18 AHPSC, Fondo Familia Hardisson, Contabilidad, Mayores, 1889-1893, sign. 3: fol. 8, fol. 11 y fol. 14; CADN, Consulat, Sainte Croix de Ténériffe, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», *Inventaire de la succession Léon Freydier-Lavialle, décédé le 16 février 1891*, pp. 25-29.

19 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4136, n° 161, 17 de junio de 1882: fol. 713.

20 CADN, Cadix, consulat, correspondance avec les agents diplomatiques et consulaires, art. 348, Sainte Croix de Ténériffe: carta de S. Berthelot al cónsul de Francia en Cádiz, S.C. de Tenerife, 6 de abril de 1851.

de Santa Cruz de Tenerife.²¹ Paul Martín y Ortiz, de cuarenta años en 1891, era su hijo primogénito. Los Martín debieron ser amigos íntimos de la familia Berthelot, y debieron formar parte de quienes frecuentaban su casa, como demuestra la confianza que el viejo cónsul mostraba tener en el padre y el hijo, y la que, más adelante, Marie Antoine manifestaría hacia este último.

Elías Zerolo Herrera, nativo de Arrecife, fue un destacado intelectual isleño, cofundador del Gabinete Instructivo en 1869, colaborador en varios periódicos isleños y creador de la *Revista de Canarias* en 1878 (REYES *et al.*, 1990: 74; GUIMERÁ, 1996: 660; MEDINA, 2007: 353; DE PAZ, 2010: 61-62). Debió ser en torno a ese año cuando él y Sabin Berthelot, que llegó a colaborar en esta revista, se conocieron. La amistad pudo consolidarse en 1879 mediante un trato entre vecinos, pues ese año Elías Zerolo y su esposa se establecieron en la calle de Las Flores, en una casa próxima a la de la familia Berthelot (GUIMERÁ, 1996: 661, 667). Valiéndose de una documentación personal de Sabin Berthelot, quizás cedida por este último antes de morir, Elías Zerolo escribió la primera biografía dedicada al antiguo cónsul francés. Esta se dio a conocer por primera vez en la primavera de 1881, en la *Revista de Canarias*,²² y se volvió a publicar dos años más tarde, en 1883, en la revista *La Ilustración de Canarias*, dirigida por Patricio Estévez Murphy.²³ En 1897, se incluyó de nuevo en una obra publicada en París bajo el título *Legajo de varios* (ZERULO, 1897: 217-268). En 1882, la familia Zerolo se marchó a París, y se instaló en un apartamento del bulevar Montparnasse, núm. 32. Rápidamente, el escritor empezó a trabajar para la editorial Garnier, donde fue director literario para la sección española (FISCHER, 1994: 373-380; GUIMERÁ, 1996: 680-685; MEDINA, 2007: 354-355). Con esta casa ya habían trabajado Nicolás y Patricio Estévez Murphy a finales de la década de 1870. Murió en París en 1900.

Ahora bien, ignoramos en qué medida cada uno de los albaceas participó en la resolución de la sucesión. César Martín y Elías Zerolo estaban presentes como testigos, junto con Juan Laroche, Honoré Hardisson y Jean-Baptiste Coltelloni, cuando René Chasseriau se presentó en la casa de la calle de Las Flores para constatar el fallecimiento de Sabin Berthelot, el 18 de noviembre de 1880, y para abrir y tomar conocimiento del pliego testamentario.²⁴ Sabemos, además, que el 20 de noviembre Elías Zerolo asistió a los funerales como representante de la prensa. El 23, se publicó en *Revista de Canarias* el discurso que había pronunciado en el cementerio de San Rafael y San Roque en homenaje al fallecido.²⁵ En cambio, todo parece indicar que, en aquel momento, Léon Lavialle se encontraba fuera de la isla de Tenerife.

21 *El Guanche: periódico de intereses materiales*, S.C. de Tenerife, n° 649, 23 de noviembre de 1866, p. 4 (página «Sección de anuncios»).

22 Elías Zerolo, «Noticia biográfica de Mr. Sabino Berthelot, hijo adoptivo de Santa Cruz de Tenerife», *Revista de Canarias*, n° 56, 23 de marzo de 1881, pp. 81-83; n° 57, 8 de abril de 1881, pp. 103-105; n° 58, 23 de abril de 1881, pp. 124-126; n° 59, 8 de mayo de 1881, pp. 135-138.

23 Elías Zerolo, «Mr. Sabin Berthelot», *La Ilustración de Canarias*, S.C. de Tenerife, n° 23, 15 de junio de 1883, pp. 185-187; n° 24, 30 de junio de 1883, pp. 196-198.

24 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série B, chancellerie, art. 10: *Registre des actes et ordonnances consulaires (juin 1877 - nov. 1881)*, acta n° 98, 18 de noviembre de 1880, fol. 78r.

25 Redacción [Elías Zerolo], «Sabino Berthelot», *Revista de Canarias*, n° 48, 23 de noviembre de 1880, p. 1.

2.2. Las primeras disposiciones

Una serie de disposiciones testamentarias fueron respetadas de forma inmediata. Según Alejandro Cioranescu, los albaceas se habían puesto en contacto con el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el 3 de diciembre de 1880 para organizar la entrega de los dos cuadros atribuidos a Van Loo (CIORANESCU, 1980: 23), respetando así las voluntades expresadas por Sabin Berthelot en el párrafo 16 del testamento. Podemos pensar que, pronto, Elías Zerolo entró en posesión de sus libros, los mapas y objetos religiosos. De la misma manera, el botánico Domingo Bello Espinosa debió recoger su legado en diciembre de ese mismo año, como deja entender una nota incluida en *Ethnographie*, un volumen de la obra *Histoire Naturelle des Îles Canaries*, hoy propiedad de la biblioteca del Jardín de Aclimatación de La Orotava: «Este ejemplar de la obra es el que conservaba Msr. S. Berthelot, uno de los autores, quien lo legó a su actual dueño el Dr. Dn Domingo Bello y Espinosa / Diciembre de 1880».²⁶ En cuanto a la colección de libros sobre la pesca, se entregó a la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife en una fecha desconocida, pero anterior a 1888, año en que estos libros se incorporaron en la Biblioteca Municipal de la ciudad.²⁷

En la primavera de 1881, los albaceas mandaron hacer una traducción del testamento ológrafo de 1878, la cual fue expedida el 13 de mayo de 1881 por el canciller Robinet,²⁸ lo que parece indicar una voluntad de liquidar pronto la sucesión. Sin embargo, no parece que hayan podido hacer mucho más que eso a corto plazo, ni tampoco a medio plazo. Los asuntos complicados de solucionar, relacionados con la herencia de los seis nietos ignorados por las disposiciones testamentarias, estuvieron a cargo de Léon Lavialle.

Podemos pensar que las disposiciones de los párrafos 8 y 9 del testamento de 1878 (según las cuales la cantidad de siete mil seiscientos treinta y cuatro francos en depósito en la casa comercial Lavialle & Cie se había de repartir entre Louis Albert Sabin Jauffret y Clarisse Panisse) debieron de haberse respetado antes de 1891. En efecto, en una carta del 11 de marzo de 1891, Esprit Lavialle –el hermano de Léon– informó a Jules Arène, entonces cónsul de Francia en Santa Cruz de Tenerife desde 1889, de que: «les héritiers ont déjà touché certaines sommes payées par notre maison, pour le compte particulier de mon frère».²⁹ Sin embargo, la sucesión de Sabin Berthelot, «cette vieille affaire, qui donnait beaucoup de tracas à ce bon Léon»,³⁰ según las palabras del mismo Esprit Lavialle, no estaba resuelta. En julio del mismo año, César y Paul Martín reconocieron que, a raíz de la muerte de Marie Antoine, surgida el 13 de octubre de 1885, nunca habían procedido a la entrega oficial y formal, a Léon Lavialle, de las fincas rústicas situadas en San Miguel de Geneto.³¹ El incumplimiento de estos trámites, sin embargo, no

26 El ejemplar al que nos referimos fue digitalizado por la Fundación Canaria-Orotava de Historia de la Ciencia, <http://fundacionorotava.es/pynakes/lise/webb_histo_fr_01_1842/5/?zoom=large> [consulta: 19/06/2019].

27 *Diario de Tenerife*, S.C. de Tenerife, n° 458, 8 de mayo de 1888, p. 2.

28 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1114r.

29 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydiere-Lavialle», carta de Esprit Lavialle a Jules Arène, Marsella, 11 de marzo de 1891.

30 *Ibid.*

31 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Rodríguez Suárez, sign. 4344, n° 112, 18 de julio de 1891: «Escritura de posesión de dos fincas rústicas, situadas en el término municipal de la Ciudad de la Laguna, y entrega de sus títulos», fol. 591r.

había impedido que, el 4 de agosto de 1881, este procediera a la venta, con el consentimiento de Marie Antoine, de la finca que se encontraba en la zona de Pajarito, entre el camino de San Miguel de Geneto y el camino de El Rosario,³² quizás con la finalidad de recaudar fondos para liquidar la sucesión. Consta, en la escritura de compraventa, que los dos vendedores tenían la obligación de proceder a la inscripción de sus nombres en el Registro de la Propiedad de La Laguna, para que, a su vez, la compradora pudiera hacer lo mismo.³³ Sin embargo, la escritura otorgada diez años después por el notario Francisco Rodríguez Suárez para entregar los títulos de propiedad a Esprit Lavialle, muestran que estas gestiones nunca se habían cumplido.³⁴

En realidad, las mayores dificultades y las tensiones respecto al traspaso de los bienes de Sabin Berthelot, giraban en torno a las casas de Santa Cruz de Tenerife. Ese mismo año de 1891, más de cinco años después de fallecer Marie Antoine, las dos viviendas de la calle Callao de Lima, núm. 18, y calle de Las Flores, núm. 1 tercero y cuarto, no se habían puesto a la venta. Cabe destacar, además, que Léon Lavialle había establecido su domicilio en la primera, y utilizaba la segunda para almacenar mercancías. Las cartas de Esprit Lavialle a Jules Arène informan de las dificultades a las que su hermano se enfrentaba para liberarse de su compromiso como albacea.³⁵ Por otra parte, la tardanza en ver llegar el dinero prometido llevó a Marie y Thérèse Panisse, las hijas de Clarisse Panisse, fallecida en agosto de 1882,³⁶ a quejarse ante Léon Lavialle y ante el cónsul de Francia.³⁷ El incumplimiento inmediato de las voluntades de Sabin Berthelot bien pueden achacarse a cierto descuido por parte de los albaceas, pero también puede tener como explicación, además de la disconformidad de los nietos con lo establecido en los documentos testamentarios, la complejidad administrativa que suponía tramitar una sucesión testamentaria de carácter internacional, así como los costes que este tipo de gestiones ocasionaban.

3. LA LIQUIDACIÓN DE TRES SUCESIONES ENTRELAZADAS (1891-1894)

Léon Lavialle es un personaje clave a la hora de intentar reconstituir las colecciones de Sabin Berthelot y para entresacar pistas en el ámbito de una búsqueda de su paradero actual. En efecto, hacia él no solamente convergieron

32 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4133, nº 201, 4 de agosto de 1881: «Escritura de compraventa de unos terrenos en la jurisdicción de La Laguna, otorgada por doña María Antoine y Cremel y don Léon Freydier Lavialle y Mille. A favor de doña Lorenza Quesada Fernández, con licencia de su marido, don Salvador Mederos y Pérez», fol. 960r-964v. La finca se vendió por dos mil doscientas cincuenta pesetas.

33 *Ibid.*: fol. 962r-962v.

34 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Rodríguez Suárez, sign. 4344, nº 112, 18 de julio de 1891: fol. 587r-600r.

35 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», carta de Esprit Lavialle al cónsul de Francia, Marsella, 11 de marzo de 1891.

36 Clarisse Panisse murió viuda el 12 de agosto de 1882, dejando como herederas a sus hijas Marie Panisse, casada con Siméon Jily, y Thérèse Panisse, casada con Edouard Garan. En 1894, Marie Panisse residía en Marsella, y Thérèse, en Bandol (AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, nº 249, 24 de abril de 1894: fol. 1118v).

37 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», carta de Thérèse Panisse a Léon Lavialle, Bandol, 14 de febrero de 1891; carta de Thérèse Panisse al cónsul de Francia en Santa Cruz de Tenerife, 24 de febrero de 1891.

los legados que el antiguo cónsul hizo a su favor a través de los documentos testamentarios, sino también, como legatario universal de Marie Antoine, gran parte de los legados que este había hecho a favor de esta última. Ahora bien, el negociante marsellés murió antes de terminar su misión como principal albacea de Sabin Berthelot. De ahí que la resolución de la sucesión de este último esté estrechamente ligada a la suya, y que los dos casos no se puedan estudiar de forma separada.

3.1. La herencia de Léon Lavialle

La casa que había comprado Sabin Berthelot, calle del Callao de Lima, núm. 18, tendría que haber sido puesta a la venta después de fallecida Marie Antoine. Ignoramos desde cuándo exactamente Léon Lavialle la ocupaba, pero si nos atenemos a los documentos de cancillería del consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife, su instalación en ella debía remontarse a varios años antes. Estos documentos no son fiables del todo cuando informan que Francisca Cabeza, viuda de Daria, era su empleada desde hacía más de veinte años,³⁸ pero nos autorizan a pensar que el marsellés ocupaba la casa quizás desde 1880 o 1881.³⁹

Léon Lavialle falleció en esta casa el 16 de febrero de 1891, a las nueve de la mañana según un documento expedido por el juez municipal Pedro Schwartz Matos el 17 de febrero de 1891,⁴⁰ y a las dos de la tarde según el acta de defunción extendido en el consulado de Francia,⁴¹ después de haber participado en un baile celebrado en el Casino, que había durado hasta la madrugada. Murió relativamente joven, de forma repentina, probablemente después de grandes sufrimientos, y en condiciones que debieron parecer sospechosas a quienes constataron el fallecimiento. El cadáver fue sometido a una autopsia a cargo del médico Francisco Hernández Rodríguez,⁴² y se determinó que la muerte era debida a una apoplejía cerebral hemorrágica.⁴³ El marsellés era apreciado por su buen carácter, y su desaparición provocó estupor. La noticia salió en la prensa local.⁴⁴ Se le dio sepultura en Santa Cruz de Tenerife, en el cementerio San Rafael y San Roque,⁴⁵ pero es posible que, en los meses posteriores, el cuerpo haya sido

38 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», Informe del cónsul de Francia, 17 de febrero de 1891 (documento con el encabezado *Chancellerie du Consulat de France aux îles Canaries*).

39 Sabemos, gracias a un diario de viaje a Canarias escrito por Arthur Grasset entre octubre de 1877 y febrero de 1878, que, en diciembre de 1877 y enero de 1878, Léon Lavialle residía en la fonda regentada por Claudine Guérin y Tomás Panasco, un establecimiento situado en la Plaza de la Constitución, en Santa Cruz de Tenerife (*Notes de voyage. Excursions sur les côtes du Maroc et aux îles Canaries, pendant les années 1877, 1878 et 1879. 1° - De 1877 à 1878*. Manuscrito inédito, colección particular de Emily C.C.).

40 Registro Civil de Santa Cruz de Tenerife, tomo 30, p. 233 de la sección 3ª.

41 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, Teneur de l'acte de décès. Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe. Extrait du Registre des actes de l'Etat-Civil du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe pour l'année mille huit cent quatre vingt-onze (copia del acta de defunción de Léon Lavialle), fol. 60-62.

42 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», carta de Benigno de Linares y Lamadrid al cónsul de Francia en Santa Cruz de Tenerife, S.C. de Tenerife, 19 de febrero de 1891.

43 Registro Civil de Santa Cruz de Tenerife, tomo 30, p. 233 de la sección 3ª.

44 *Diario de Tenerife*, S.C. de Tenerife, n° 1287, 17 de febrero de 1891, pp. 1-2 (v. sección «Crónica»); n° 1288, 18 de febrero de 1891, p. 1 (v. sección «Registro Civil»).

45 Registro Civil de Santa Cruz de Tenerife, tomo 30, p. 233 de la sección 3ª.

exhumado para ser trasladado a Francia y enterrado en un panteón familiar. Al menos ese era el deseo de su hermano, Esprit Laviaille, según expresó en su carta del 11 de marzo de 1891 dirigida a Jules Arène.⁴⁶

3.2. Primeras iniciativas desde el consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife

Como Léon Laviaille no contaba con familiares en Santa Cruz de Tenerife, el consulado de Francia se encargó de organizar los funerales y de gestionar los asuntos urgentes consecutivos al fallecimiento. Jules Arène avisó por telegrama al hermano del difunto, Esprit Laviaille, de lo sucedido, y este, desde el día 17, lo autorizó a tomar todas las medidas requeridas por las circunstancias.⁴⁷

Una de las principales gestiones realizadas desde el consulado, después de haber precintado los inmuebles donde se conservaban pertenencias de Léon Laviaille, consistió en elaborar un inventario exhaustivo de sus bienes. Entre el 23 y el 28 de febrero de 1891, el cónsul Jules Arène y el canciller Marius Gabriel Sarrazin, en presencia de los testigos Jean Baptiste Coltelloni y François Hardisson, procedieron al inventario de los bienes del domicilio principal, calle Callao de Lima, núm. 18, de la casa de la calle de Las Flores núm. 1º tercero y cuarto, así como de la finca de San Miguel de Geneto⁴⁸. Una vez concluido el inventario, las llaves fueron entregadas a François Hardisson, nombrado administrador provisorio de dicha sucesión por ordenanza consular del 28 de febrero de 1891.⁴⁹ De la conservación de los bienes se encargaron Francisca Cabeza, en el caso de la casa situada en la calle Callao de Lima, así como Pedro Reyes y María Reyes, esposa de Hernández, en el caso de la finca de Geneto.⁵⁰ Toda la documentación, las notas y los papeles encontrados se reunieron, se empaquetaron y se sellaron con el propósito de que estuvieran a disposición del liquidador o apoderado a quien sería confiada la resolución de la herencia. Se advertía que esta última no se podía disociar de la de Marie Antoine ni de la de Sabin Berthelot, ya que algunos aspectos problemáticos de estas últimas seguían pendientes de una solución (*sic*).⁵¹

3.3. Intervención de Louis Compère, contable marsellés

Léon Laviaille había muerto sin dejar descendencia ni ascendencia. Tampoco había dejado testamento. El 27 de marzo de 1891, Hippolyte Alliès, notario de Marsella, estableció que Jean Marie Esprit Laviaille, negociante en Marsella, era el único heredero derechohabiente de François André Léon Freydier-Laviaille, su hermano, fallecido en Santa Cruz de Tenerife el 16 de febrero de 1891.⁵²

46 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», carta de Esprit Laviaille a Jules Arène, Marsella, 11 de marzo de 1891.

47 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», telegrama de Esprit Laviaille a Jules Arène, 17 de febrero de 1891.

48 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», *Inventaire de la succession Léon Freydier-Laviaille, décédé le 16 février 1891*, 48 p.

49 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, acta n° 2, 21 de abril de 1891, fol. 56v.

50 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», *Inventaire de la succession Léon Freydier-Laviaille, décédé le 16 février 1891*, p. 47.

51 *Ibid.*, p. 48.

52 Archives départementales des Bouches-du-Rhône, Archives notariales, Marseille, H. Alliès, sign. 365 E 318: «Notoriété après décès de M. Laviaille».

Fue a Louis Compère Bergues, tenedor de libros domiciliado en Marsella, calle de la République, núm. 11, a quien se encargó la misión de viajar a Tenerife para tramitar el proceso sucesorio en nombre de Esprit Laviolle. El 28 de marzo de 1891, recibió de Esprit Laviolle una procuración otorgada ante el notario Hippolyte Alliès, que lo autorizaba a recoger y aceptar la herencia.⁵³ Salió de Marsella sobre el 10 de abril, para presentarse unos diez días después, el 21 de abril, en la cancellería del consulado de Francia en Santa Cruz de Tenerife. Sustituyó inmediatamente a François Hardisson, quien le entregó, en presencia de Jules Arène, Marius Gabriel Sarrazin (el canciller), Paul Martín y Jean Baptiste Coltelloni (los testigos), las llaves de los bienes inmuebles que formaban parte de dicha herencia.⁵⁴ Louis Compère aceptó la forma y los cargos ligados a ella.

Louis Compère se vio investido de todos los poderes para actuar en nombre de Esprit Laviolle, tanto a nivel de la tramitación sucesoria como a nivel de los asuntos relacionados con su casa comercial. Esto incluía poder vender los muebles, así como la totalidad o parte de los bienes inmuebles.⁵⁵ Al aceptar la herencia, la responsabilidad en cuanto a la ejecución del procedimiento sucesorio del antiguo cónsul también recaía en Esprit Laviolle. La procuración del 28 de marzo contemplaba esta obligación: se otorgaba al apoderado la facultad de proceder a todas las operaciones necesarias para poner un término al asunto.

Léon Laviolle, según confesó Esprit Laviolle en una carta a Jules Arène, era un hombre dotado de un buen sentido de la organización. Solía anotar en cuadernos borradores lo que hacía cada día, para después pasarlo todo a limpio en una agenda⁵⁶. Todos los papeles encontrados durante el inventario de sus pertenencias se habían entregado al liquidador para facilitarle su misión. Se trataba de una documentación abundante y diversificada, clasificada en distintos legajos, y conservada en el domicilio principal, calle Callao de Lima, núm. 18. Comprendía documentos relacionados con sus negocios y aspectos privados de su vida, papeles que habían pertenecido a Sabin Berthelot, algunos de ellos relacionados con su herencia o con la de Marie Antoine. Se mencionan en el inventario, por ejemplo, entre una multitud de documentos reunidos en un legajo con signatura número 7, varios títulos de propiedad en nombre de Sabin Berthelot y Claire Aillaud, un contrato matrimonial entre ambos, la correspondencia epistolar con los familiares y herederos del primo.⁵⁷ Otro legajo, número 8, globalmente reservado a los asuntos comerciales de Léon Laviolle, reunía también la correspondencia de Sabin Berthelot con Flury-Hérard, su apoderado en París, así como cuentas y cartas comerciales.⁵⁸

53 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, *Procuración* (otorgamiento de los poderes de Esprit Laviolle a Louis Compère; escritura otorgada por el notario Hippolyte Alliès, en Marsella, el 28 de marzo de 1891), fol. 57r-58v.

54 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, acta n° 2, 21 de abril de 1891, fol. 56r-56v y fol. 64r.

55 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, *Procuración* (otorgamiento de los poderes de Esprit Laviolle a Louis Compère; escritura otorgada por el notario Hippolyte Alliès, en Marsella, el 28 de marzo de 1891), fol. 57v.

56 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freyrier-Laviolle», carta de Esprit Laviolle a Jules Arène, Marsella, 11 de marzo de 1891.

57 CADN, Consulat, Sainte Croix de Ténériffe, série A, art. 16, successions: «Succession Freyrier-Laviolle», *Inventaire de la succession Léon Freyrier-Laviolle, décédé le 16 février 1891*, pp. 16-17.

58 *Ibid.*, p. 17.

La estancia de Louis Compère en las Islas duró del 21 de abril a las últimas semanas de 1891, pero no dio tiempo suficiente como para acabar de forma definitiva con ambas sucesiones. Además de liquidar todos los asuntos relativos a la casa comercial Laviolle & Cie, la procuración del 28 de marzo de 1891 daba como directiva inscribir en el Registro de la Propiedad las propiedades adquiridas por Léon Laviolle, y que, por herencia, pasaban a ser de Esprit Laviolle. El 18 de julio de 1891, César y Paul Martín se presentaron ante el notario Francisco Rodríguez Suárez en calidad de albacea de Sabin Berthelot para extender la escritura de posesión de las dos fincas de San Miguel de Geneto a favor de Esprit Laviolle.⁵⁹

Con respecto a Sabin Berthelot, tenemos indicios que nos incitan a pensar que Louis Compère entró en contacto de los familiares para poder liquidar el tema de la venta de las casas en las calles de Las Flores y Callao de Lima. Las primeras reacciones por parte de estos últimos de las que tenemos constancia, respecto a las iniciativas realizadas en nombre de Esprit Laviolle, son de octubre de 1891, así que cuando Louis Compère dejó de ocuparse del caso en Tenerife, las condiciones no estaban reunidas todavía para proceder a la venta de las casas.

3.4. Las gestiones de François Hardisson

Entre los poderes otorgados a Louis Compère para liquidar la sucesión de Léon Laviolle y la de Sabin Berthelot, estaba precisamente la facultad de delegarlos a otras personas.⁶⁰ El 26 de noviembre de 1891, se procedió, ante el notario Francisco Rodríguez Suárez, de Santa Cruz de Tenerife, a la sustitución de Louis Compère por François Hardisson González (1865-1901) en la representación de Esprit Laviolle en el Archipiélago, por lo que François Hardisson se vio investido de todos los poderes definidos en la procuración del 28 de marzo de 1891 para resolver los dos asuntos.⁶¹

François Hardisson González era un propietario, vecino de Santa Cruz de Tenerife, hijo del francés Honoré Hardisson y Francisca González. Había nacido el 16 de mayo de 1865 en la capital tinerfeña, pero, en virtud del *jus sanguinis*, era ciudadano francés.⁶² La sustitución del contable marsellés por este joven isleño resultaba natural y lógica, si tenemos en cuenta que ya había sido el administrador provisorio de la sucesión del 28 de febrero al 21 de abril de 1891, fecha de la llegada de Louis Compère a la isla de Tenerife. Los dos hermanos Freydier-Laviolle, además, mantenían buenas relaciones con varios miembros de la familia Hardisson, vínculos que, sin duda, tenían su origen en los negocios de ambas familias, y que, con el paso de los años, habían podido transformarse en

59 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Rodríguez Suárez, sign. 4344, n° 112, 18 de julio de 1891: fol. 587r-600r.

60 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1891, *Procuration* (otorgamiento de los poderes de Esprit Laviolle a Louis Compère; escritura otorgada por el notario Hippolyte Alliès, en Marsella, el 28 de marzo de 1891), fol. 58r.

61 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Rodríguez Suárez, sign. 4344, n° 112, 18 de julio de 1891: fol. 916r-921v.

62 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série B, registres d'immatriculations, art. 18: *Français immatriculés de 1830 à 1910*, fol. 26. Murió el 10 de junio de 1901 de un acceso a un pulmón. Era soltero y tenía 36 años, En aquel momento era gerente del hotel de Luis Camacho, en Santa Cruz de Tenerife (*Diario de Tenerife*, S.C. de Tenerife, n° 4351, 10 de junio de 1901, p. 2 (v. sección «Crónica»); *Unión conservadora*, S.C. de Tenerife, n° 333, 12 de junio de 1901, p. 3 (v. sección «Crónica»); *La Opinión*, S.C. de Tenerife, n° 2657, 13 de junio de 1901 (v. sección «Registro Civil»), p. 3).

algo más que meras relaciones comerciales. De hecho, en los días que siguieron el fallecimiento de Léon Lavialle, varios miembros de la familia Hardisson (Rafael, Joseph y los hijos de Honoré Hardisson) habían ofrecido su ayuda a Jules Arène y Esprit Lavialle.⁶³

François Hardisson nunca había dejado de colaborar con Louis Compère en los siete u ocho meses que este había estado en el Archipiélago. Junto con Narciso Ara, fue uno de los testigos de la toma de posesión de la finca de San Miguel de Geneto por Esprit Lavialle, el 18 de julio de 1891, como muestran su nombre y firma en la escritura otorgada en Santa Cruz de Tenerife ante el notario Francisco Rodríguez Suárez.⁶⁴ Después de la partida del contable marsellés, debió conservar una parte de los papeles de Léon Lavialle, al menos los imprescindibles para proseguir los trámites en curso. En realidad, más que en arreglar los asuntos familiares de Sabin Berthelot, su misión parece haber consistido sobre todo en administrar los bienes de Esprit Lavialle. En 1894, fue él quien intervino como apoderado de este último, para proceder a la venta de la finca de San Miguel de Geneto, por quince mil pesetas, al inglés Georg William Strettell,⁶⁵ quien había llegado a Tenerife con su esposa unos años antes, para que esta recuperara su salud (GARCÍA PÉREZ, 1988: 117-119).⁶⁶ Curiosamente, un anuncio publicado en la prensa local por el mismo François Hardisson en mayo de 1892 comunicaba que se alquilaba una casa de dos plantas –como la casa de Sabin Berthelot– en San Miguel de Geneto.⁶⁷ Ignoramos si se trataba de la finca que ya era propiedad de Esprit Lavialle desde el mes de julio anterior. De ser el caso, significaría que esta casa se había vaciado antes de mayo de 1892.

Las diferentes etapas que separan las primeras intervenciones de Louis Compère y François Hardisson de la resolución definitiva de los casos en 1894, no se conocen de forma detallada, y son casi inexistentes los datos encontrados acerca de la gestión realizada por este último a partir de noviembre de 1891. También ignoramos quién se encargó de contactar con los familiares de Sabin Berthelot para zanjar definitivamente el problema con los herederos. Lo que sí queda demostrado es que una persona clave en este asunto fue el tinerfeño Carlos Domingo Díaz Rodríguez.

3.5. Las gestiones de Carlos Díaz Rodríguez

Carlos Domingo Díaz Rodríguez (1866-1922), natural de Santa Cruz de Tenerife, fue quien, finalmente, se encargó de proceder a la venta de las dos

63 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Lavialle», carta de Esprit Lavialle a Jules Arène, Marsella, 11 de marzo de 1891.

64 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Rodríguez Suárez, sign. 4344, n° 112, 18 de julio de 1891: fol. 592v.

65 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, La Laguna, Lázaro Sánchez Rivero, sign. 4401, n° 78, 10 de marzo de 1894: «Escritura de compraventa de una casa y terrenos en esta jurisdicción. Otorgada por Don Francisco Hardisson González como apoderado de D. Jean Marie Esprit [Lavialle] a favor de Mr. Georg William Strettell», fol. 316r-323v.

66 La finca se volvió a vender dos años más tarde a Margarita Mac Fadyen Murdoch, esposa del escocés Archibaldo Guthrie, a un precio de dieciocho mil setecientas cincuenta pesetas (AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4456, n° 586, 22 de septiembre de 1896: «Escritura de compraventa de una finca situada en la jurisdicción de La Laguna. Otorgada por Mr. Georg William Strettell a favor de Mrs. Margarita Mac Fadyen Murdoch, asistida de su esposo, Mr. Archibaldo Guthrie», fol. 2822r-2826r).

67 *Diario de Tenerife*, S.C. de Tenerife, n° 1660, 19 de mayo de 1892, p. 3 (v. sección «Se alquila»).

casas de Santa Cruz de Tenerife y de liquidar, de forma definitiva, la sucesión de Sabin Berthelot. La documentación notarial extendida en este contexto muestra cómo, entre octubre de 1891 y la primavera de 1894, las dos herederas colaterales (Marie y Thérèse Panisse) y los sucesores irregulares (nietos de Sabin Berthelot o herederos de estos últimos) se organizaron para reclamar su parte de la herencia.

Este proceso contó con tres fases. En una etapa inicial, los derechohabientes se organizaron en dos grupos para preparar su defensa. Entre el 15 y el 30 octubre de 1891, se formó un primer grupo en torno a Louis Albert Sabin Berthelot (1847- † post. a 1902),⁶⁸ quien se convirtió en el representante de sus hermanos y hermanas,⁶⁹ excepto de Ange Désiré Jauffret-Berthelot (1841- † post. a 1903), a saber: de Marie-Anne Jauffret-Berthelot (1851-¿?),⁷⁰ Élixa Angelina Marie Jauffret-Berthelot (1853-¿?),⁷¹ Anne Lodoiska Jauffret-Berthelot (1855-¿?),⁷² Marie-Eugénie Jauffret-Berthelot (1857-1892),⁷³ así como Marie Anglae Marchal, viuda de Eugène Marius Jauffret-Berthelot (¿1844?-1885).⁷⁴ La transmisión de los poderes se efectuó ante notarios de distintas localidades de Argelia (Orán, Philippeville, Argel, Sétif) y Vincennes. Una copia de las actas quedó depositada en la oficina del notario Eric de Laget, en Marsella, el 4 de octubre de 1892.⁷⁵ Paralelamente, Ange Désiré Jauffret-Berthelot⁷⁶ optó por organizar su defensa de forma separada, y dio sus

68 Nació en Philippeville, el 26 de junio de 1847. Ejerció una carrera jurídica, que lo llevó a ser, en 1902, escribano jefe del tribunal civil de Argel (Le Brun, 2016: 58-59).

69 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1011r-1012r, fol. 1034r-1038r (Marie Anglae Marchal), fol. 1038r-1042r (Anna L. Jauffret-Berthelot), fol. 1042r-1045r (Élise A. Jauffret-Berthelot), fol. 1045r-1048r (Marie Anne Jauffret-Berthelot), fol. 1048r-1050v (Marie Eugénie Jauffret-Berthelot); AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2733r-2733v, fol. 2719r-2722r (Marie Anglae Marchal), fol. 2722r-2724v (Anna L. Jauffret-Berthelot), fol. 2724v-2726v (Élise A. Jauffret-Berthelot), fol. 2726v-2728v (Marie Anne Jauffret-Berthelot), fol. 2728v-2730r (Marie Eugénie Jauffret-Berthelot).

70 Nació en Philippeville, el 24 de febrero de 1851 (ANOM [Archives nationales d'outre-mer] [En línea], État Civil, Algérie, naissance, Philippeville, 1851, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=1344416>> [consulta : 24/06/2019]).

71 Nació en Philippeville, el 30 de julio de 1853 (ANOM [En línea], État Civil, Algérie, naissances, Philippeville, 1853, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=1345034>> [consulta : 24/06/2019]).

72 Nació en Philippeville, el 27 de septiembre de 1855 (ANOM [En línea], État Civil, Algérie, naissances, Philippeville, 1855, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=1345676>> [consulta : 24/06/2019]).

73 Nació en Philippeville, el 28 de noviembre de 1857. Se casó en Tlemcen con Edouard Roux el 11 de febrero de 1882. Falleció en Mustapha en 1892 (ANOM [En línea], État Civil, Algérie, mariages, Tlemcen, 1882, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=482823>> [consulta : 24/06/2019].; *Ibid.*, Décès, Mustapha, 1892, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=1274942>> [consulta : 24/06/2019]).

74 Eugène Marius Jauffret-Berthelot, negociante domiciliado en Saint Mandé, falleció el 22 de abril de 1885 en esta localidad. Había nacido en Philippeville y tenía 41 años cuando falleció. Se había casado en París (distrito 8), con Marie Anglae Marchal, el 24 de noviembre de 1870 (Archives départementales du Val-de-Marne [En línea], État civil, Saint Mandé, registres d'actes, décès, 1885-1886, sign. 1MI 2470, imagen 73/4444, <<http://archives.valdemarne.fr/e/etartcivil?>> [consulta : 24/06/2019]).

75 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1060v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2733v.

76 Nació en Orán el 27 de noviembre de 1841. Era el hijo primogénito de Laurent Auguste Sabin Jauffret y Catherine de Franceschi. Se casó el 27 de noviembre de 1869 con Marie Secourgeon, para divorciarse el 31 de enero de 1903. Entre 1879 y 1886, residió en Arzew, donde era empleado en la

poderes a Joseph Ycard, ante el notario Gustave Monnier, en Triaret (Argelia), el 18 de enero de 1892.⁷⁷ A semejanza de este primo, Thérèse y Marie Panisse, que hasta 1891 habían actuado solas y por su cuenta, se presentaron ante el notario Éric de Laget, en Marsella, el 1 de octubre de 1892 para designar al mismo Joseph Ycard como su apoderado y para recoger la herencia.⁷⁸ Durante esta misma fase del proceso, también se otorgaron otras escrituras notariales para certificar que todos eran derechohabientes de Sabin Berthelot,⁷⁹ o bien por ser hijos de Laurent Auguste Sabin-Jauffret Berthelot, reconocido hijo natural de Sabin Berthelot en 1861, -o, en su defecto, herederos de dichos hijos (caso de Marie Anglae Marchal)-, o por ser herederos colaterales.

En una segunda etapa, para agilizar la tramitación, los poderes conferidos a Louis Albert Sabin Berthelot y Joseph Ycard convergieron hacia una sola persona, Carlos Domingo Díaz Rodríguez, que se convirtió en el nuevo representante de los derechohabientes de Sabin Berthelot. El traspaso de los poderes tuvo lugar el 11 de abril de 1893 (registrado el día 14), ante el notario Beaumier, en Argel,⁸⁰ excepto en lo que se refiere a Marie Eugénie Jauffret-Berthelot, fallecida en 1892. Los poderes de esta última quedaron conferidos a Carlos Díaz Rodríguez por

compañía de ferrocarriles. Compartía su vida con Alphonsine Lancelot, con quien tuvo cinco hijos. En 1894, era vecino de Argel, y en 1903, residía en Martigues (departamento de Bouches-du-Rhône), donde era profesor de música. Se desconoce la fecha de su fallecimiento (ANOM [En línea], Etat Civil, Algérie, mariages, Philippeville, 1869 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=419422>>; *Ibid.*, divorces, Philippeville, 1903 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=423585>>; *Ibid.* Naissances, Arzew, 1879, <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=768675>>; *Ibid.*, naissances, Arzew, 1880 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=768782>>; *Ibid.* naissances, Arzew, 1882, consulta 24 de junio de 2019 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=768955>>; *Ibid.* naissances, Arzew, 1884 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=769110>>; *Ibid.* naissances, Arzew, 1885 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=769260>>; *Ibid.* naissances, Arzew, 1886 <<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=ALGERIE&acte=769466>> [consulta 24 de junio de 2019]).

77 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1010v-1011r, fol. 1022r-1026v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2711v-2715r.

78 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1010v-1011r, fol. 1018r-1021v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2701v, fol. 2709r-2711v.

79 Un acta formalizada en Marsella, el 16 y el 19 de diciembre de 1892, ante el notario Éric de Laget establecía que Ange Désiré, Eugène Marius, Louis Albert Sabin, Marie-Anne, Elisa Angelina, Anna Lodoiska, Marie Eugénie Jauffret-Berthelot eran todos hijos naturales de Laurent Auguste Sabin Jauffret-Berthelot, quien, a su vez, era hijo natural de Sabin Berthelot, y que, por consiguiente, tenían todos los mismos derechos a la herencia de este último. La parte que le tocaba a Eugène Marius (fallecido), pertenecía a su viuda Marie Anglae Marchal, en calidad de heredera, como constaba en el acta otorgada por el notario Diolé, en Vincennes, el 11 de mayo de 1885 (AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1015r, fol. 1034r-1038r; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2732v).

80 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1011r, fol. 1012r, fol. 1028r-1032r, fol. 1058r-1063r; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2715r-2718r; fol. 2731v-2738r.

escritura otorgada por el mismo notario Beaumier, en Argel, el 4 de mayo de 1893.⁸¹ Estos datos nos hacen pensar que Carlos Díaz Rodríguez ya llevaba varios meses haciendo gestiones (al menos desde 1892) cuando logró reunir los poderes de los familiares de Sabin Berthelot.

La última etapa, que va de abril de 1893 a las primeras semanas de 1894, se corresponde con el periodo necesario para que toda la documentación notarial extendida en Francia fuera reconocida como válida en España, y para que se organizara la venta de las casas otrora propiedades de Sabin Berthelot. Los poderes conferidos a Carlos Díaz Rodríguez incluían los de vender bienes con precios, cargas y en las condiciones que juzgase convenientes.⁸² Tras su legalización (en primer lugar, por el juez de un tribunal civil de primera instancia –legalización de la firma de los notarios–; en segundo lugar, por el cónsul general de España en Argel y el canciller del consulado de España en Marsella –legalización de la firma de los jueces–; y, en tercer lugar, por el Ministerio de Estado, en Madrid –legalización de la firma de los cónsules españoles–), las escrituras notariadas fueron mandadas al servicio de Interpretación de lenguas de dicho ministerio, para su traducción.⁸³ Estas traducciones, a cargo de Manuel del Palacio, jefe del Archivo, Biblioteca e Interpretación de Lenguas, tienen firmas certificadas y sellos de conformidad del 12 de octubre de 1893 (Ministerio de Estado) y del 13 de octubre de 1893 (Ministerio de Gracia y Justicia).⁸⁴ Mientras tanto, Carlos Díaz Rodríguez procedió a la inscripción de las casas en el Registro de la Propiedad de Santa Cruz de Tenerife, la mitad proindiviso a nombre de los nietos de Sabin Berthelot (una séptima parte, a nombre de la viuda de Eugène Marius Jauffret-Berthelot), la otra mitad a nombre de las dos hermanas Panisse.⁸⁵ Una vez registradas dichas casas y traducidos los documentos, procedió a operaciones de venta a favor del empresario y político de origen catalán, domiciliado en Santa Cruz de Tenerife, Juan Cumella Monner (1818-1898).

Una primera operación de compraventa, relativa a la finca urbana de la calle de Las Flores, núm. 1 tercero y cuarto, por un valor de doce mil pesetas pagadas al contado en billetes de banco, se hizo el 24 de abril de 1894 ante el notario Rafael Calzadilla.⁸⁶ Esta había sido la vivienda principal de Sabin Berthelot después

81 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1012v, fol. 1054r-1057r; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2735v-2737r.

82 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1060v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2736r-2736v.

83 Toda la documentación tuvo que pasar primero ante el juez de un tribunal civil francés para la legalización de la firma de los notarios. A su vez, la firma de los jueces tuvo que ser certificada por el sr. Casals, canciller del consulado de España en Marsella, y por A. Galiano, cónsul general de España en Argel. De allí, la documentación pasó a Madrid, al Ministerio de Estado, para una legalización de la firma del canciller y del cónsul. Luego, se transmitió al Archivo, Biblioteca e Interpretación de Lenguas para su traducción certificada.

84 Véanse las traducciones certificadas de las actas notariadas, en AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, S.C. de Tenerife, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1018r-1052v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2709r-2738r.

85 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, Rafael Calzadilla, S.C. de Tenerife, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1015v; AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2706r.

86 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4422, n° 249, 24 de abril de 1894: fol. 1010r-1063r.

de que la había comprado a la Sociedad Constructora de Edificios Urbanos el 31 de octubre de 1870, por un valor de veintitrés mil trescientas cincuenta y siete pesetas, y cincuenta céntimos, casi el doble del precio al que se vendió en 1894.⁸⁷ La segunda operación, relativa a la casa de la calle de Callao de Lima, núm. 18, aconteció el 31 de agosto de 1894, ante el mismo notario de Santa Cruz de Tenerife, Rafael Calzadilla, y a favor, también, de Juan Cumella. Esta casa se vendió por tres mil seiscientas pesetas.⁸⁸

No es extraño, dada la complejidad de todo el procedimiento administrativo requerido para solventar esta sucesión de carácter internacional, y teniendo en cuenta, además, la dispersión de los derechohabientes en la geografía francesa de la época, que el caso haya tardado catorce años en solucionarse. Quedan incógnitas acerca de este asunto, que no podemos resolver por no haber dado con toda la documentación producida en torno al caso. No debe ser una casualidad el que las dos fincas urbanas de Santa Cruz de Tenerife se hayan vendido el mismo año que la finca de Geneto, propiedad de Léon Lavialle por legado de Sabin Berthelot, e inscrita posteriormente en el Registro de la Propiedad de La Laguna a nombre de Esprit Lavialle. La disconformidad entre lo previsto por el testamento en los párrafos 5, 6 y 7 y la partición efectiva de la herencia entre los nietos pone de realce un recurso por parte de los familiares de Sabin Berthelot, del que conocemos pocos aspectos. No se puede descartar que la resolución de la sucesión de Léon Lavialle, que se materializó con la venta de la finca de Geneto por Esprit Lavialle a George Strettel en marzo de 1894, solo se diera por terminada una vez zanjado el litigio, es decir, solo después de conocerse los derechos de los familiares y ponerse en marcha la toma de posesión de los bienes por estos últimos.

4. LAS COLECCIONES Y LA BIBLIOTECA DE SABIN BERTHELOT A GRANDES RASGOS

Después de dilucidar la forma cómo se liquidó la sucesión testamentaria de Sabin Berthelot, subsisten dudas acerca de todas las pertenencias de Léon Lavialle. El periodo relativamente corto transcurrido entre la muerte de uno y del otro, teniendo en cuenta, además, que Léon Lavialle no residía de forma permanente en las Islas, limita las probabilidades de una transformación profunda de las colecciones de libros y objetos que se conservaban en las tres casas que habían pertenecido a Sabin Berthelot, y que siguieron estando ocupadas después de 1880, tanto por la usufructaria hasta octubre de 1885, como por el propio negociante marsellés hasta febrero de 1891. Al haber sido legatario universal de Marie Antoine, según las voluntades expresadas por esta última en su testamento del 12 de julio de 1882 y en el codicilio del 19 de marzo de 1883,⁸⁹ Léon Lavialle

87 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Francisco Prada y Sedaño, sign. 2759, n° 240, 31 de octubre de 1870, fol. 1423r-1431v (sobre el precio de la casa, v. fol. 1427v).

88 AHPSC, Sección Histórica de Protocolos Notariales, S.C. de Tenerife, Rafael Calzadilla, sign. 4424, n° 584, 31 de agosto de 1894: fol. 2701r-2738r.

89 CADN, Actes notariés du Consulat de France à Sainte Croix de Ténériffe, registre n° 2 (1883-1928): 1885, acta n° 4 «Ouverture du testament de M^{elle} Marie Antoine» [*primata*], fol. 28r-30r; AMAE, Actes de Chancellerie, 1881-1894, n° 234, Sainte Croix de Ténériffe (1885): «N° 4. Ouverture du testament de M^{elle} Marie Antoine» [*duplicata*]. En adelante, las referencias a los contenidos del testamento y codicilio de Marie Antoine se mencionarán en el texto T 1882 y C 1883, y serán seguidas del párrafo donde se encuentra la información señalada.

CUADRO 2
*Organización de los familiares de Sabin Berthelot
 para reclamar su derecho a la herencia*

DERECHOHABIENTES	REPRESENTANTES	SUSTITUIDOS POR
Sobrinas: Marie Panisse..... Thérèse Panisse.....	JOSEPH YCARD Poderes conferidos en Marsella, ante el notario E. de Laget, el 1 de oct. de 1892.	CARLOS DÍAZ RODRÍGUEZ
Nietos: Angel Désiré Jauffret.....	Poderes conferidos en Triaret (Orán), ante el notario G. Momnier, el 18 de ene. de 1892.	
Louis Albert Sabin Jauffret Berthelot	LOUIS ALBERT SABIN JAUFFRET BERTHELOT	
Marie Anne Jauffret Berthelot.....	Poderes conferidos en Philippeville, ante el notario E. Picard, el 30 de oct. de 1891.	Poderes conferidos en Argel, ante el notario Beaumier, el 11 de abr. de 1893.
Élise Angèle Jauffret Berthelot.....	Poderes conferidos en Argel, ante el notario Beaumier, el 23 de oct. de 1891.	
Anne Lodoiska Jauffret Berthelot.....	Poderes conferidos en Sétif,	
Marie Angèle Marchal..... (viuda de Eugène M. Jauffret Berthelot)	ante el notario A. Sermet, el 15 de oct. de 1891. Poderes conferidos en Vincennes,	
Marie Eugénie Berthelot († 1892).....	ante el notario P. Diolé, el 20 de oct. de 1891. Poderes conferidos en Orán, ante el notario M. A. Pottier, el 20 de oct. de 1891.	Poderes conferidos en Argel, ante el notario Beaumier, el 4 de mayo de 1893.

había tomado posesión de los bienes inmuebles pertenecientes al ama de llaves (C 1883 § 5), exceptuando algunos legados particulares, principalmente dinero, lienzos y dibujos (T 1882 § 1, 2, 3, 11). Marie Antoine había fallecido soltera y sin descendencia, el 13 de octubre de 1885, en la casa de la calle de Las Flores, núm. 1 tercero. Muchos de los objetos y muebles de esta casa a finales de 1885, ya estaban allí cuando el cónsul vivía en ella. En el inventario de los bienes de Léon Lavialle que mandó realizar Jules Arène entre el 23 y el 28 de febrero de 1891, reconocemos algunos muebles, objetos y obras de arte mencionados en los documentos testamentarios de Sabin Berthelot y Marie Antoine. Otros quedan explícitamente identificados como bienes pertenecientes, en épocas anteriores, a Sabin Berthelot. Un cotejo de los diferentes documentos sucesorios ayuda a hacernos una idea más precisa de las colecciones y, sobre todo, de las características de la biblioteca que poseía Sabin Berthelot en 1880.

4.1. Las obras de artes

Las obras que decoraban las casas de Sabin Berthelot pasaron prácticamente desapercibidas en los documentos testamentarios dejados por el antiguo cónsul, porque la mayoría se legaron con los muebles a Marie Antoine, pero el testamento dejado por esta última, así como el inventario de bienes de 1891 dan mayores indicios de cómo era esta colección. En total son cincuenta y tres las obras mencionadas en los documentos de nuestro corpus (T 1878, T 1882, I 1891),⁹⁰ aunque sus referencias no están completas. En la mayoría de los casos, se desconocen el nombre de los artistas (treinta y cinco figuran como anónimas), los títulos de las obras, el año de realización, y muchas veces no se especifica el tipo de obra del que se trata. Solo se especifican seis títulos precisos, y, en los demás casos, esta ausencia se compensa con una descripción somera de la obra. Predominan las obras pintadas, especialmente con óleo, aunque también se listan acuarelas, dibujos con carboncillo o pastel, grabados, litografías y fotolitografías. Entre las obras mejor descritas figuran las de los franceses Auguste Couder (1789-1873) y su esposa, Cornélie Stouf, Émile Lassalle (1813-1871), y Van Loo, quizás Louis-Michel Van Loo (1707-1871). La colección de obras de arte también contaba con lienzos de artistas canarios, como el paisajista Valentín Sanz (1849-1898), y quizás Manuel González Méndez (1846-1909), mencionado simplemente como Méndez. Los temas representados son variados. Ninguno es predominante, aunque la mayoría son retratos o se relacionan con la naturaleza y la vida campestre. Tenemos paisajes, marinas, pescadores, campesinos, al menos nueve retratos de miembros de la familia Berthelot, y, de forma más particular, escenas mitológicas, un cuadro alegórico (la república francesa con un león, quizás la obra *La France républicaine*, pintada por Auguste Couder sobre 1850 [Berthelot, 1883: 5]), otro de tipo orientalista (mujer turca), una pintura religiosa (Jesús Cristo con una corona de espinas), o algunos personajes monárquicos.

Exponemos a continuación, en una tabla, estas obras para las que encontramos informaciones en los documentos sucesorios. Algunas de estas

⁹⁰ A partir de ahora, el inventario de los bienes de Léon Lavialle, realizado en febrero de 1891, se mencionará en el texto y las tablas con la abreviatura I 1891.

obras fueron exhibidas con ocasión a una exposición de arte que se celebró en el Teatro Municipal de Santa Cruz de Tenerife en julio de 1880, y fueron presentadas parcialmente por Elías Zerolo en la *Revista de Canarias*.⁹¹

CUADRO 3

Relación de obras referenciadas en los documentos sucesorios (1878-1891)

Artistas	Títulos	Descripción	Tipo y año de realización	Último paradero conocido y fuentes donde están mencionadas	Legatarios o poseedores (1880-1891)
Anónimo	sin título	Marina con personajes. Lienzo cuadrado	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Mujer turca («femme turque»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Pastor con un haz de leña («berger sur un fagot»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Mujer y perro («femme et chien»)	Carboncillo	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Campesina con jarro en la cabeza («paysanne, pot sur la tête»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Campesina italiana	Carboncillo	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin títulos (2 obras)	Retratos de familiares	Óleos	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Mujer joven, el rey Luis XV y un collar de perlas («jeune femme, Louis XV, collier perle»)	Óleo	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle
Anónimo	sin título	Accidente de diligencia a orillas del mar («accident de diligence au bord de mer»)	Óleo	Geneto (I 1891)	Léon Lavialle

⁹¹ Elías Zerolo, «Crónica de la Exposición de Bellas Artes», *Revista de Canarias*, n° 41, 8 de agosto de 1880, pp. 240-244.

Anónimo	sin título	Tres personajes, mitología («trois personnages, sujet mythique»)	Óleo	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Personaje, pescado y barca («personnage, poissons et barque»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin títulos (5 obras)	Retratos de miembros de la familia Berthelot («cinq portraits huile, famille Berthelot»),	Óleos	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Cristo con una corona de espinas («Christ couronné d'épines »)	Óleo	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Retrato («un portrait au pastel»)	Pastel	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Retrato de Humboldt	Litografías	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Cristóbal Colón	Fotolitografía	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	«La Figure»	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Retrato de Thorwaldsen	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin título	Manuel Ruiz Zorrilla	Litografía	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin títulos (2 obras)	Jinete y molino de viento [«Deux petites aquarelles [sic] (cavalier et moulin à vent)»]	Acuarelas	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Anónimo	sin títulos (4 obras)	Pesca	Grabados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle

Anónimo	sin título	Obra nombrada como «du cheval» (T 1882), descrita como «cheval de face, noir, et femme»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Marie Antoine → Léon Laviolle
Anónimo	sin títulos (2 obras)	Pescadores	No especificados	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1882)	Marie Antoine → Paul Martín
Anónimo [¿Coudet, Auguste?]	sin título [¿ <i>La France républicaine?</i>]	República francesa con un león («République française et lion»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Laviolle
Anónimo [¿Lassale, Émile?]	<i>Repos du voyageur</i>	Retrato de S. Berthelot («le grand portrait de Monsieur S. Berthelot»)	No especificados	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1882)	Marie Antoine → Paul Martín
Casati	sin título	Marina	1837	Geneto (I 1891)	Léon Laviolle
C.B.	sin título	Islas y palmeras [«îles et palmiers (C.B. 1861)»]. Cuadro pequeño	Óleo, 1861	Geneto (I 1891)	Léon Laviolle
Coudet, Auguste	<i>Amour, tu perdis Troie</i>	«Un tableau huile (Amour et arc) Auguste Coudere». Reproducción a tamaño reducido de la obra original conservada en el Museo municipal de Villefranche sur Saône	Óleo	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1878); C. Callao de Lima (I 1891)	Léon Laviolle
Coudet, Auguste	sin título	Retrato de S. Berthelot [«Un portrait à l'huile de M. Berthelot, signé Auguste Coudet (1861)»]	Óleo, 1861	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1878); C. Callao de Lima (I 1891)	Léon Laviolle
Coudet, Auguste (¿?)	sin título	Un paisaje con un castillo al fondo	Óleo, 1875 (¿?)	S.C de Tenerife, C. Callao de Lima (I 1891)	Léon Laviolle

Grollé, A.	sin título	Marina y rocas	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Lassale, Émile	sin título	Retrato de S. Berthelot	Pastel	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1882)	Marie Antoine → Marc Antoine
Lassale, Émile	sin título	Retrato del hijo de S. Berthelot	Pastel	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1882)	Marie Antoine → Marc Antoine
¿Martín?	sin título	Maceta con rosas florecidas («Pot de roses en fleurs»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
Méndez [¿Manuel González Méndez ?]	sin título	campesino («paysan»)	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle
[Piolo]	<i>Femme à la guitare</i>	«une guitariste»	Óleo	Geneto (I 1891)	Marie Antoine → Léon Lavielle
Saenz [Sanz], Valentín	sin títulos (3 obras)	Paisajes con un águila, una oveja y un pastor («aigle, mouton, berger»)	Óleo	S.C de Tenerife, C. Callao de Lima (I 1891)	Léon Lavielle
Stouf, Cornélie (esposa de A. Couder)	<i>Paysage de France (Dauphiné)</i>	¿«paysage montagneux»? (¿legado por Marie Antoine a Pilar Martín?)	No especificados	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1878 y T 1882)	Léon Lavielle [¿Marie Antoine → Pilar Martín ?]
Vain, Maria (de)	<i>La vente d'esclaves</i>	«Marché d'esclaves»	Bosquejo, óleo	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1882); Geneto (I 1891)	Marie Antoine → Léon Lavielle
Van Loo [¿Louis Michel ?]	sin títulos (2 obras)	Retratos del rey Felipe V y Elisabeth de Parma. Cuadros atribuidos recientemente a Ranc (Gallardo, 1991: 535)	Óleos	S.C de Tenerife, C. de Las Flores (T 1878)	Ayuntamiento de S.C. de Tenerife
Van Loo	<i>Madame de Pompadour</i>	Cuadro de forma ovalada	No especificados	Geneto (I 1891)	Léon Lavielle

4.2. La biblioteca

Gracias a los documentos testamentarios de 1878 y 1880, así como al inventario de 1891, nos podemos hacer una idea de cómo se estructuraba la biblioteca de Sabin Berthelot desde un punto de vista temático, y constatamos que los gustos y las lecturas del antiguo cónsul eran similares a los de sus contemporáneos, que, como él, tenían afición a la Historia Natural (Botánica, Zoología) y las Humanidades (Historia, Geografía, Antropología, Filosofía, Religión, Literatura de viajes, Letras y las Artes).⁹² Por otro lado, estos documentos no permiten cuantificar las obras, y carecemos de datos bibliográficos acerca de ciertos fondos específicos (libros sobre pesca y sobre Canarias, y sobre el legado a la asociación gran Canaria). En total, solo tenemos unas cien referencias donde aparece una obra concreta asociada a un autor, pero resulta obvio que el número de libros colocados en las estanterías y los armarios era mucho mayor. Lo más a menudo, tanto en los documentos testamentarios como en el inventario de 1891, nos encontramos con referencias a autores sin especificación del título de sus obras, o con la simple información de la existencia de una determinada cantidad de libros de determinado género o tipo (por ejemplo, «romans divers brochés, 104» o «dix-huit volumes divers»). Por sí solo, el inventario de 1891 registra cuatrocientos noventa y tres volúmenes. Sin embargo, estos elementos dispares parecen mostrar que, en total, las obras pudieron ser en torno a quinientas (o sea, quinientos títulos de obras diferentes). Obviamente, entre las obras y los autores mencionados en el inventario, algunos pudieron ser añadidos al legado inicial. Pero, por las ausencias de Léon Laviaille y la desocupación de la casa de Geneto durante los meses de invierno, podemos pensar que los libros listados en 1891 reflejan globalmente los fondos legados por Sabin Berthelot a Marie Antoine y Léon Laviaille en 1880, y que, según lo anunciado en el codicilo de 1880, reunían obras de «littérature classique, poésies, histoire en général, histoire naturelle, voyages, sciences» (C 1880 § 4).

El hecho de que la gran mayoría de estas obras estuvieran escritas en francés no hacía de la biblioteca de Sabin Berthelot un fondo con características muy excepcionales. Según datos estadísticos publicados en la prensa tinerfeña en 1889, en la recién creada biblioteca municipal de Santa Cruz de Tenerife, de un total de cinco mil seiscientos treinta y dos obras, mil ochenta y nueve eran libros en francés (es decir, un 19,33%), contra ciento ochenta y seis libros en inglés (el 3,3%), el castellano siendo la lengua más representada, con cuatro mil ciento cuarenta y cuatro libros (el 73,57%).⁹³ Las temáticas más representadas eran las Letras (mil quinientas veinticuatro obras), la Historia (mil quinientas siete), las ciencias y artes (mil cuatrocientas cuarenta y ocho), disciplinas que también encontramos representadas en la biblioteca que hemos podido esbozar. En esta última, los libros de Literatura, seguidos por los de Filosofía y Religión, Historia general e Historia Natural son los que predominan.

¿Cuáles serían entonces las particularidades de la biblioteca de Sabin Berthelot? En primer lugar, si las obras editadas en Francia llegaban a las Islas, y si

⁹² Se puede comparar, por ejemplo, la organización de la biblioteca de Sabin Berthelot con la de su amigo, el naturalista y pintor Arthur Grasset, según la descripción que de ella hizo Firmin MAILLARD (1888: 5-40).

⁹³ *Diario de Tenerife*, S.C. de Tenerife, n° 678, 31 de enero de 1889. Los fondos fundacionales de dicha biblioteca era la biblioteca particular de Francisco León Morales y la de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife, creada a su vez a partir de las donaciones de sus socios (es decir, de libros procedentes de bibliotecas privadas).

la cultura y la ciencia galas parecen haber estado bastante bien representadas las bibliotecas isleñas, no es menos cierto que los libros en francés de Sabin Berthelot representaban un fondo relativamente importante. Sin embargo, la especificidad se ha de buscar probablemente en la naturaleza, el carácter y hasta en la historia de los libros que este poseía. Las obras sobre la pesca constituyen seguramente una primera singularidad, si nos fijamos en las advertencias formuladas por Mariano Nougués Secall en 1858 acerca de este fondo, a saber, que «los patriotas insulares [...] no permitan que salga de las islas caso de fallecer entre ellos el ilustrado Berthelot» (NOUGUÉS, 1858: 58). El conjunto de libros y folletos que lo formaban, legado finalmente a la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife (y que, por la integración de los fondos de esta asociación en la Biblioteca Municipal de la misma ciudad en 1888, hoy se han de buscar en esta última) solo queda reflejado en los documentos sucesorios a través de una alusión a su existencia. Gracias a la breve descripción que de ella hizo Mariano NOUGUÉS SECALL (1858: 57-58), y los pocos títulos que enumera, sabemos que, entre estos libros, algunos eran de la segunda mitad del siglo XVIII, otros de los primeros años del siglo XIX. Otra singularidad que hay que destacar es que, debido a las relaciones que Sabin Berthelot mantenía con las sociedades científicas de Europa, en particular las francesas, a la sociabilidad epistolar que lo unía a muchos científicos, y, sobre todo, al trato amistoso que tenía o había tenido con algunos de ellos, su biblioteca se había ido enriqueciendo con los trabajos que estos le regalaban. Pudo ser el caso de los trabajos de Armand de Quatrefages, legados a Elías Zerolo (C 1880 § 2), y los trabajos de Augustin Pyramus y Alphonse de Candolle, legados a Domingo Bello Espinosa (C 1880 § 6). Muchos libros encerraban dedicatorias de su autor, y, detrás de muchos de ellos, había una historia no contada. Ocasionalmente, Sabin Berthelot se puso a revelar estas historias, como sucedió con el libro de Christian Hendrik Persoon, *Synopsis plantarum*, que antes de ser suyo, había sido propiedad de Charles Mertens, de Bremen, y para el que –como recordó el testador en su codicilio– «le vieux juif Melia[h ?], si comme dans le commerce de livres rares, m’offrit deux cents francs à Paris en 1838» (C 1880 § 6). Este tipo de anécdotas, que vinculaban un libro a personas y sucesos determinados del pasado, lo que, además, encarecía su valor económico, se repiten en otros escritos diferentes de los que forman nuestro corpus documental. La correspondencia epistolar del antiguo cónsul con dos intelectuales de la isla de Gran Canaria, Gregorio Chil y Naranjo, y Agustín Millares Torres, por ejemplo, proporciona datos complementarios sobre libros que no llegaron a formar parte de los legados testamentarios. Así, el 24 septiembre de 1878, dos días después de escribir su testamento, Sabin Berthelot obsequió a Agustín Millares Torres con un ejemplar de la obra *Essai sur les îles Fortunées*, publicada por su amigo Bory de Saint-Vincent. El autor la había regalado primero a Du Petit-Thouars (probablemente el explorador Abel Aubert du Petit-Thouars o su hermano, el botánico Marie-Louis Aubert du Petit-Thouars) en el año XII de la Primera República francesa, pero se la había vuelto a comprar en 1813. Más adelante, la había dado a Philip Barker Webb, y, finalmente, había terminado por ser propiedad de Sabin Berthelot.⁹⁴ En cuanto a Gregorio Chil y

94 AMC, Fondos y colecciones privados, A. Millares Torres, Correspondencia epistolar de S. Berthelot con Agustín Millares, sign. I-E-18: carta del 24 de septiembre de 1878. Sabin Berthelot regaló también al grancanario un ejemplar de la *Crónica de Guinea* de Zurara, un libro compilatorio de memorias escritas por Dufлот de Mofras, Joaquín da Costa Macedo y Adriano Balbi, así como la copia manuscrita del poema de Viana, publicado en Sevilla en 1604, que había mandado realizar en Tenerife, desde París, en diciembre de 1836 (*Ibid.*: cartas del 12 de septiembre de 1878, 24 de septiembre de 1878, 11 de marzo

Naranjo, le contó que había ofrecido obras raras y de gran valor a la Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria, entre ellas, *Voyage à l'Oasis de Thèbes et dans les déserts situés à l'orient*, publicada en 1821 por su amigo Edme Jomard, y *Voyage dans l'intérieur de l'Amérique du Nord*, de Maximiliano zu Wied-Neuwied, que le había regalado el mismísimo príncipe, y cuyo valor comercial no debía ser inferior a mil francos.⁹⁵ Por tanto, la razón principal de la preocupación de Sabin Berthelot por el futuro de su biblioteca, y el motivo de los cambios sucesivos que se produjeron a nivel de las disposiciones testamentarias quizás radiquen en esto: lo importante quizás no era tanto el contenido científico, literario o histórico de estos libros, sino lo que representaban desde un punto de vista estético, de su rareza y su valor comercial, y de la historia que lo unía a él con todos ellos y sus autores.

CUADRO 4

Obras mencionadas en los documentos sucesorios, clasificadas temáticamente, con indicación del legatario o propietario (1878-1891)

Ciencias (divulgación) – Botánica – Zoología – Mundo marítimo

Blanchère, H. (de la), *Les oiseaux utiles* [L. Laviaille – 1 1891]; Candolle, Alph. (de), *Quelques points de nomenclature botanique* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Candolle, Alph. (de), *Lois de la nomenclature botanique* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Candolle, Alph. (de), *Phytographie* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Candolle, A. Pyr. (de), *Organographie végétale* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Figuier, L., *L'année scientifique* [E. Zerolo – C 1880]; Figuier, L. [Obra no especificada] [L. Laviaille – 1 1891]; Grandville, J.J. [*Scène de la vie privée [et publique] des animaux*] [L. Laviaille – 1 1891]; Gray, G.R., *The Hand-List of the Genera and species of Birds*, Londres, 1860 (3 vol.) [D. Bello Espinosa – C 1880]; Hoefer, F., *Le monde des bois* [L. Laviaille – 1 1891]; Latreille, P.-A., *Familles naturelles du règne animal* (2 vol.) [D. Bello Espinosa – C 1880]; Mangin, A., *Mystère de l'Océan* [L. Laviaille – 1 1891]; Persoon, C.H., *Synopsis plantarum* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Saint-Hilaire, A. (de), *Leçons de Botanique (Méthodologie végétale)* [D. Bello Espinosa – C 1880]; Toussenel, A., [*L'esprit des bêtes.*] *Zoologie passionnelle* [L. Laviaille – 1 1891]; Toussenel, A., *Le monde des oiseaux*, 3 vol. [L. Laviaille – 1 1891].

Geografía, viajes, antropología [Relación de libros incompleta]

Bouillet, M.N., *Dictionnaire universel d'Histoire et de Géographie* [E. Zerolo – C 1880]; Grasset [¿Grasset, Arthur, *Journal d'un voyageur?*], 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Joanne, A., *De Paris à la Méditerranée* [L. Laviaille – 1 1891]; Latour, A. (de), *Etudes sur l'Espagne*, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Parrilla, J.P., [*Compendio de*] *Geografía [general]* [L. Laviaille – 1 1891].

Obras no especificadas de: A. Balbi, G. Codazzi, J.-A. Moerenhout, R. de la Sagra, A. de Quatrefages, etc. [Obras legadas a E. Zerolo – C 1880].

Publicaciones periódicas: *Bulletins de la Société de Géographie* (París), 1822-1880 [E. Zerolo – C 1880]; *Bulletins de la Société de Géographie de Marseille* [E. Zerolo – C 1880]; *Mémoires de la*

de 1879, 11 de enero de 1880). La copia manuscrita del poema de Viana, que lleva como título *Antigüedades de las islas Afortunadas de la Gran Canaria y apareamiento de la virgen de Candelaria; en verso suelto y octava rima: dirigido al capitán don Juan Guerra de Ayala, señor del Mayorazgo del Valle de Guerra. Por el bachiller don Antonio de Viana, natural de la ciudad de Laguna, en Tenerife*, forma parte de las colecciones del Museo Canario. Contiene algunas notas manuscritas de Sabin Berthelot y una de Millares Torres, en la que se especifica que se trataba de un regalo del francés (AMC, Fondos y colecciones privados, A. Millares Torres, sign. I-E-4).

95 AMC, Fondos y colecciones privados, G. Chil y Naranjo, Documentación personal y familiar, correspondencia epistolar de S. Berthelot, sign. AMC/GCh – 0350: carta del 18 de octubre de 1879.

<p><i>Société d'anthropologie de Paris</i>, y demás publicaciones de esta sociedad [E. Zerolo – C 1880]; <i>Mémoires de la Société impériale zoologique d'acclimatation</i> (1854-1870), y <i>Bulletins la Société d'acclimatation</i> (1871-1880) [E. Zerolo – C 1880].</p>
<p>Islas Canarias</p> <p>Millares [obra no especificada] [L. Laviaille – 1 1891]; Pégot-Ogier, E., <i>Les îles Canaries</i>, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; <i>Revista Canaria</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Sanson, Poésie [L. Laviaille – 1 1891].</p>
<p>Historia, arqueología</p> <p>Bossuet, J.B., [<i>Discours sur</i>] <i>l'Histoire universelle</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Debroy, L.C., <i>Rome au siècle d'Auguste</i> [E. Zerolo – C 1880]; <i>Histoire de France</i> [autor no especificado] [L. Laviaille – 1 1891]; Lamartine, A., <i>Le Civilisateur</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Martorell y Pena, F., <i>Apuntes arqueológicos</i> [E. Zerolo – C 1880]; Méry, L., <i>Histoire de la Provence</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., [<i>Histoire de la</i>] <i>Révolution française</i>, 6 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>La mer</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>L'oiseau</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>Le prêtre, la femme [et la famille]</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>La montagne</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>La sorcière</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>L'insecte</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>Ma jeunesse</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Michelet, J., <i>Légende démographique du Nord</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Thierry, Am., <i>Histoire des Gaulois</i> [E. Zerolo – C 1880].</p> <p><u>Obras no especificadas de:</u> Aug. Thierry [E. Zerolo – C 1880]; Malmesbury (¿Guillaume de?), Macé (Jean?), Fernand Cortez, Roux de Rochelle [L. Laviaille – 1 1891].</p>
<p>Pesca [Relación de libros desclasificada] [libros y opúsculos legados a la Sociedad Económica de Amigos del País de S.C de Tenerife - C 1880]</p>
<p>Comercio</p> <p>Arène, J. (¿Jules?) [Obra no especificar, quizás un informe consular. Posterior a 1880] [L. Laviaille – 1 1891]; <i>Commerce extérieur. Chine et Indo-chine</i> [L. Laviaille – 1 1891]; <i>Dictionnaire de commerce</i>, 2 vol. [autor y título sin especificar] [L. Laviaille – 1 1891]; Julliany (¿Jules?), 3 vol. [Obras no especificadas] [L. Laviaille – 1 1891]; Statistique [Obra no especificada] [L. Laviaille – 1 1891];</p> <p>Bellas artes, pintura [Obras no especificadas, legadas a E. Zerolo – C 1880]</p>
<p>Religión – Filosofía</p> <p>Alembert (d'), <i>Discours préliminaire [de l'Encyclopédie]</i> [L. Laviaille – 1 1891]; <i>Biblia</i>, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Condorcet, N., [<i>Esquisse d'un tableau historique des</i>] <i>Progrès de l'Esprit humain</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Descartes, R., <i>Discours de la méthode</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Desmoulins, C. (¿Camille Desmoulins?) [obra no especificada] [L. Laviaille – 1 1891]; Diderot, <i>Œuvres philosophiques</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Lammenais, F.R. (de), <i>Paroles d'un croyant</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Littré, E., <i>La vie de Jésus [ou examen critique de son histoire]</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Mably (abad), <i>Des droits et des devoirs du citoyen</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Renan, E., <i>La vie de Jésus</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Rousseau, J.J., <i>Émile</i>, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891].</p>
<p>Literatura</p> <p><u>Literatura clásica:</u> Cicéron, <i>République</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Delille, J. [trad.], <i>Enéide</i>, 4 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Delille, J., <i>Géorgiques & Jardins</i>, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Horace, <i>Odes</i> [L. Laviaille – 1 1891]; <i>L'Illiade</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Ovide, <i>Métamorphoses</i>, 4 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Suétone, [<i>La vie des</i>] <i>Douze césars</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Tacite, <i>Œuvres</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Obras de Horace, Juvenal [sin especificar] [L. Laviaille – 1 1891].</p> <p><u>Literatura de los siglos XVI y XVII:</u> Cervantes, M., <i>Don Quijote</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Chapelle & Bachaumont, <i>Voyage [en Provence et en Languedoc]</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Corneille, P., <i>Œuvres</i> [L. Laviaille – 1 1891]; La Bruyère, J. (de), <i>Caractères</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Le Tasse, <i>Jérusalem délivrée</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Molière, <i>Œuvres</i>, 6 vol. [L. Laviaille – 1 1891]; Pascal, [<i>Lettres provinciales et pensées</i>] [L. Laviaille – 1 1891]; Ronsard, P. (de), <i>Poésies</i> [L. Laviaille – 1 1891]; Shakespeare, W., <i>Œuvres dramatiques</i>, 2 vol. [L. Laviaille – 1 1891].</p>

Literatura del siglo XVIII: Beaumarchais, *Mémoires [de Beaumarchais]*, 2 vol. [L. Lavalie - 1891]; Courier, P.L., *Lettres*, 2 vol. (¿?) [¿Paul Louis Courier?] [L. Lavalie - 1891]; Émilie, *Lettres d'Émilie* [sic] [¿Chatelet, E. (du), *Lettres d'amour au marquis de Saint Lambert?*] [L. Lavalie - 1891]; Montesquieu, *Lettres persanes* [L. Lavalie - 1891]; Piron, A., *La métromanie* [L. Lavalie - 1891]; Roland (Madame), *Mémoires*, 2 vol. [L. Lavalie - 1891]; [¿Voltaire?], *Pucelle d'Orléans* [L. Lavalie - 1891]; Voltaire, 13 vol. [títulos sin especificar] [L. Lavalie - 1891].

Literatura del siglo XIX: Balzac, H., *Œuvres*, 20 vol. [títulos sin especificar] [L. Lavalie - 1891]; Béranger, P.J., *Chansons* [L. Lavalie - 1891]; Delavigne, C., *Œuvres complètes* [L. Lavalie - 1891]; Dumas, A., *Les [trois] mousquetaires* [L. Lavalie - 1891]; Dumas, A., *Vingt ans après* [L. Lavalie - 1891]; Dumas, A., [Le comte de] *Monte-Cristo*, 2 vol. [L. Lavalie - 1891]; Flaubert, G., *Madame Bovary* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Les misérables* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Han d'Islande*, 2 vol. [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Légende des siècles* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *L'âme [en fleur]* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., [Les] *Feuilles d'automne* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Poésie*, 3 vol. [obras no especificadas] [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Histoire d'un crime* [L. Lavalie - 1891]; Hugo, V., *Théâtre*, 4 vol. [obras no especificadas] [L. Lavalie - 1891]; Lamartine, A (de), *Jocelyn* [L. Lavalie - 1891]; Lamartine, A (de), *La chute d'un ange*, 2 vol. [L. Lavalie - 1891]; Musset, A. (de), *Œuvres*, 5 vol. [L. Lavalie - 1891]; Pailleron, E., *Le monde où l'on s'ennuie* [Obra de 1881] [L. Lavalie - 1891]; Verne, J., *Maison à vapeur* [obra de 1880] [L. Lavalie - 1891]; Viennet, J.P.G., *Fables* [L. Lavalie - 1891]; Vigny, A. (de), *Cinq mars* [L. Lavalie - 1891]; Montepin (x.), 6 vol. [títulos sin especificar] [L. Lavalie - 1891].

Literatura provenzal: Aubanel, T., *La grenade [entr'ouverte]* [L. Lavalie - 1891]; Autran, J. [obra no especificada] [L. Lavalie - 1891]; Bénédicte, G. ?, *Chichois : poèmes, [contes et épitres en vers] provençaux* [L. Lavalie - 1891]; Daudet, A. [obra no especificada] [L. Lavalie - 1891]; *L'abbaye provençale* [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Mistral, F., *Mireille* [L. Lavalie - 1891].

Autores y obras no identificados: André, Joseph, *Comédie française*; Hénault, *La Méditerranée* [L. Lavalie - 1891].

Obras no especificadas, de: Gressu [autor no identificado]; B. Constant; C. Marot; A. de Lamartine; Hérison [autor no identificado]; Béranger [¿Pierre-Jean de Béranger?]; About [¿Edmond?]; J. de La Fontaine; A. Dumas (padre e hijo); Ponsard (¿François?); Claudin [¿Gustave?]; Silvio Pellico; A. Chenier; Gilbert [autor no identificado]; André Chenier; Nadaud [¿Gustave?]; Claretie [¿Jules?]; Chavette [¿Eugène?]; Octave Feuillet, Milleroye [autor no identificado]; Méry [¿Joseph?]; George Sand, Auriac [autor sin identificar]; Roqueplan [autor no identificado]; Gavaroy [autor no identificado]; Trolla [autor no identificado]; Stanley; Molière; Braquemont; Verteau; Corneille; Molière; Nodier [¿Charles?]; Monteiro Teixeira; Alfieri [¿Vittorino?] [Obras pertenecientes a L. Lavalie - 1891]

+ 104 novelas en rústica («romans divers brochés») [L. Lavalie - 1891] / + 18 volúmenes diversos («dix-huit volumes divers») [L. Lavalie - 1891]

Lengua y matemáticas (diccionarios, gramática, aritmética)

Arithmétique [obra no especificada] [L. Lavalie - 1891]; Cours d'éloquence, 4 vol. [obras no especificadas] [L. Lavalie - 1891]; Dictionnaire français-anglais. [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Dictionnaire italien-français [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Dictionnaire français-espagnol, 2 vol. [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Grammaires et méthodes d'anglais, 5 vol. [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Grammaire espagnole. [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Grammaire française. [autor no especificado] [L. Lavalie - 1891]; Larousse, *Fleurs latines des dames et des gens du monde* [L. Lavalie - 1891]; Larousse, *Fleurs historiques des dames et des gens du monde* [L. Lavalie - 1891]; Martínez, F., *Le nouveau sobrino* [L. Lavalie - 1891]; Masse, L., *Grammaire du peuple [ou grammaire française expliquée au moyen du provençal]* [L. Lavalie - 1891]; *Petit*

<i>dictionnaire</i> [autor no especificado] [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Trésor de la langue espagnole</i> [L. Laviaille - 1 1891].
<p>Gastronomía</p> <p>Brillat-Savarin, J.A., <i>Physiologie du goût</i> [L. Laviaille - 1 1891]; [¿Cousin de Courchamps?], <i>Néophysiologie du goût</i> [L. Laviaille - 1 1891]; [Dubois, U.?], <i>Nouvelle cuisine bourgeoise</i> [autor no especificado, posiblemente posterior a 1880] [L. Laviaille - 1 1891]; [¿Massialot, F.?], <i>Cuisinier royal</i> [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Manual del cocinero</i> [autor no especificado] [L. Laviaille - 1 1891].</p>
<p>Libros de Sabin Berthelot</p> <p>Barker Webb P. & Berthelot, S., <i>Histoire Naturelle des Îles Canaries</i>, col. completa, 1835-1850. [Obra legada a D. Bello Espinosa - C 1880]; 1 vol. de <i>Ethnographie et annales de la conquête</i> [L. Laviaille - 1 1891]; 2 vol. no especificados [L. Laviaille - 1 1891].</p> <p>[<i>Etudes sur les</i>] <i>Pêches maritimes [dans la Méditerranée]</i> [L. Laviaille - 1 1891]; [Mes] <i>Oiseaux chanteurs</i> [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Oiseaux voyageurs [et Poissons de passage]</i>, 2 vol. [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Souvenirs intimes ou miscellanées épistolaires</i> [Obra póstuma, publicada en 1883], 26 ejemplares [L. Laviaille - 1 1891]. <i>Vitalité des mers</i> [L. Laviaille - 1 1891].</p> <p>Obras de S. Berthelot, no especificadas, 7 vol. [L. Laviaille - 1 1891].</p>
<p>Diverso</p> <p><i>Le Charivari</i>, 1 vol. (revista satírica) [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Biographie [universelle et] portative</i> [L. Laviaille - 1 1891]; <i>Educación de las madres</i> [autor no especificado] [L. Laviaille - 1 1891]; [¿Arpentigny?], <i>La science de la main</i> [L. Laviaille - 1 1891].</p>

4.3. Las colecciones científicas

Exceptuando la colección de mapas geográficos mencionada en el codicillo de 1880, y el relieve topográfico de Tenerife de 1846, legado a Léon Laviaille por disposición testamentaria en 1878 (T 1878 § 15), y conservado en la casa de Geneto en 1891,⁹⁶ ninguno de los documentos testamentarios y sucesorios hace referencia a colecciones de interés científico que podrían haber permanecido en las casas de Sabin Berthelot hasta 1880. Este silencio resulta sorprendente teniendo en cuenta el interés que este manifestó durante toda su vida por la historia natural. En la década de 1850, coincidiendo con el paso por la isla de Tenerife del naturalista Bernard F. Blauner (1851) y de Arthur Grasset (1854-1855), había empezado a reunir conchas terrestres y marinas de Canarias y la costa africana (LE BRUN, 2016: 321). En el testamento de Marie Antoine se menciona un mueble de naturalista que se encontraba en la vivienda de la calle de Las Flores, concretamente un *coquillier*, es decir, un mueble con gavetas, preparado para guardar conchas (T 1882, § 12), pero no se precisa si encerraba objetos de historia natural o si se le había dado otro uso distinto. El mueble, legado a Léon Laviaille, no se menciona en el inventario de 1891, al menos como *coquillier*. Se hace referencia, en el inventario, a «une commode vitrine (dix-huit casiers)»⁹⁷ cuya descripción podría corresponder a la de un mueble de naturalista, pero el silencio sobre su contenido tiende a indicar que estaba vacío, y se plantea, por tanto, la hipótesis de una separación de la colección antes de 1891, puede incluso antes de 1880.

No ha de extrañarnos, en cambio, la ausencia de material antropológico. La Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria se había mostrado interesada por enriquecer su fondo patrimonial a partir de las

96 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», *Inventaire de la succession Léon Freydier-Laviaille, décédé le 16 février 1891*, p. 41

97 *Ibid.*: p. 35.

colecciones de Sabin Berthelot, pero este, en una carta del 22 de febrero de 1876, había hecho saber a Manuel González, el director de la asociación, que todos los objetos de historia natural que habían formado parte de sus bienes personales, ya se habían despachado al Museum de Historia Natural de París.⁹⁸ Este hecho vino a ser confirmado por René Verneau (1852-1938), en una carta que mandó al antropólogo Armand de Quatrefages (1810-1892) a su llegada a la isla de Tenerife, el 3 de junio de 1877, y en la que se lee: «Monsieur Berthelot n'a malheureusement fait aucune collection. Il ne possède qu'un crâne venant de La Isleta (Grande Canarie), qu'il avait l'intention d'envoyer à Monsieur Broca. Je l'ai décidé de l'offrir au Museum».⁹⁹ Sin embargo, sin que se trate de colecciones propiamente dichas, el viejo cónsul poseía algunos objetos de interés etnográfico, conseguidos, quizás, por intercesión de oficiales franceses en misión en la costa africana, ya que estos funcionarios paraban con frecuencia en el puerto de Santa Cruz de Tenerife cuando viajaban desde las colonias de África a Europa. Las colecciones del Museo del Quai Branly (*Musée des arts premiers*), en París, conservan una estatua de madera, así como cinco daguerrotipos de Louis-Auguste Bisson (1814-1876) realizados en 1841 o 1842, descritos como procedentes de un antiguo fondo Sabin Berthelot. La estatua procedería del África occidental (Guinea Bissau - Bijagós) y habría entrado en el Museo de Etnografía de París, por donación de Sabin Berthelot, el 31 de agosto de 1881.¹⁰⁰ Las circunstancias exactas de esta entrada no se conocen, y, obviamente, no puede ser una donación decidida en 1881.¹⁰¹ En cuanto a los daguerrotipos de Bisson, el interés que suscitan no es etnográfico o antropológico, sino como material elaborado en el ámbito de la labor editorial de Sabin Berthelot.

3.4. Archivo personal y material relacionado con la labor editorial de Sabin Berthelot

Las fotografías, los cuadernos de viajes, manuscritos, borradores, apuntes y dibujos diversos relacionados con la publicación de libros por Sabin Berthelot, así como los copiadore de cartas y las cartas recibidas, tampoco se contemplan de forma detallada en los documentos testamentarios. El testamento de Sabin

98 Archivo Histórico de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria [En línea], Correspondencia (1849-1967), correspondencia recibida por la Sociedad (1871-1880): carta de S. Berthelot a M. González, 22 de febrero de 1876, imagen 70, <<https://mdc.ulpgc.es.C.dm/compoundobject/collection/AHRSEAPGC/id/15007/rec/23>> [consulta 22/08/2019]. En el contexto de los primeros estudios realizados sobre la raza de Cro-Magnon, y su comparación con los primeros habitantes de las Islas Canarias, Sabin Berthelot había despachado a París una decena de cráneos que le había solicitado el antropólogo Armand de Quatrefages en diciembre de 1873 (BERTHELOT, 1879: 138, 197-198). Véase también el fragmento transcrito de la carta de Armand de Quatrefages, del 21 de diciembre de 1873, en la que este solicitaba el envío de cráneos y esqueletos procedentes de las cuevas de la isla de El Hierro (*ibid.*: 196).

99 Museum National d'Histoire Naturelle - Bibliothèque centrale, París, Ms. 2254, correspondance de E.T. Hamy, 1877: carta de R. Verneau a A. de Quatrefages, S.C. de Tenerife, 3 de junio de 1877, fol. 347r.

100 MQB (Musée du Quai Branly - Jacques Chirac), París, Série I 1, Département d'Afrique, Musée de l'Homme, Inventaire des collections du Musée d'ethnographie n° 5600 à 9999, objeto n° 71.1881.62, <<https://francearchives.fr/fr/facomponent/3c09a5613ed0b9d50e20d7f02532847dc7d8bd50>> [consulta : 28/08/2019].

101 En la primavera de 1881, Léon Lavialle y Arthur Grasset coincidieron en Santa Cruz de Tenerife. En ese momento, René Verneau no se encontraba en Tenerife, pero bien pudo entregar la estatua al museo parisino a instancia de los primeros, con quienes tenía amistad. Tampoco podemos descartar una posible intervención de Diego Ripoché.

Berthelot aclara que tanto «los papeles» (*papiers*) como los derechos sobre las últimas obras publicadas se legaban a Léon Laviaille, quien estaba al tanto de sus gestiones (*sic*) (T 1878 § 15), y se había hecho cargo de los trámites previos a la publicación de varios libros. La mención a los «papeles» es tan general e imprecisa que no sabemos si incluían la totalidad del material acumulado a lo largo de los años por Sabin Berthelot.

En 1891, aparte de diversas escrituras notariadas y de la correspondencia con los familiares de Sabin Berthelot, que Léon Laviaille guardaba junto con sus archivos personales y los de su casa comercial,¹⁰² seguían encontrándose, en la casa de la calle Callao de Lima, «vieux papiers de M. Berthelot (notes, correspondance, calepins blancs)»,¹⁰³ y, en la casa de Geneto, «un lot de photographies et dessins»,¹⁰⁴ fotografías de Sabin Berthelot y su hijo,¹⁰⁵ una veintena de ejemplares de la obra póstuma, *Souvenirs intimes ou miscellanées épistolaires*, publicada en 1883, y un sin número de objetos, que, quizás, tenían que ver con su labor naturalista y editorial.

A semejanza de los libros y los mapas, parte de este material pudo dispersarse mediante una distribución informal antes de 1880. Elías Zerolo, después de que tuvo acceso al archivo personal del viejo cónsul para escribir la primera biografía que se publicó de él en la *Revista de Canarias*, pero pudo quedarse con ellos. Respecto a los daguerrotipos señalados anteriormente, que hoy en día pertenecen a las colecciones del Museo del Quai Branly, son parecidos a los que Félix Achille Beaupoil de Saint-Aulaire utilizó para realizar las litografías publicadas en 1842 en *Ethnographie* (BERTHELOT, 1842: pl. 2). Concretamente, se trata de la reproducción de dos cráneos de tipo «guancho dominante», un cráneo de canario, y dos fotografías de un palmero.¹⁰⁶ Estos daguerrotipos, que pertenecieron primero a Sabin Berthelot, fueron entregados al Laboratorio de Antropología del Museum de Historia Natural por René Verneau el 13 de octubre de 1887 (31ª colección registrada en 1887), para pasar, más adelante, a la Fototeca del Museo del Hombre. La entrega tuvo que realizarse al regresar René Verneau de su segunda estancia en el Archipiélago canario (1885-1887), dos años después del fallecimiento de Marie Antoine. Cabe la posibilidad, por tanto, de que estos daguerrotipos estuvieran en la casa de la calle de Las Flores hasta mediados de la década de 1880, y hayan pasado a Francia con el antropólogo, en 1887.

Ahora bien, en 1891 perdemos el rastro de los objetos, papeles y libros que seguían estando en las antiguas casas de Sabin Berthelot en ese momento.

102 CADN, Sainte Croix de Ténériffe, consulat, série A, art. 16, successions: «Succession Freydier-Laviaille», *Inventaire de la succession Léon Freydier-Laviaille, décédé le 16 février 1891*, pp. 16-17.

103 *Ibid.*, p. 23.

104 *Ibid.*, p. 40.

105 *Ibid.*, p. 42

106 MQB [En línea], Collections, Explorer les collections, imagen PM000099 («Crâne de type guancho dominant») <<http://www.quaibrantly.fr/fr/explorer-les-collections/base/Work/action/show/notice/502095-crane-de-type-guancho-dominant/page/1/>>; imagen PM000100 («Crâne de type dominant») <<http://www.quaibrantly.fr/fr/explorer-les-collections/base/Work/action/show/notice/502105-crane-de-type-guancho-dominant/page/1/>>; imagen PM000101 («Crâne canarien») <<http://www.quaibrantly.fr/fr/explorer-les-collections/base/Work/action/show/notice/503852-crane-canarien/page/1/>>; imagen PM000102 («Type de la Palme») <<http://www.quaibrantly.fr/fr/explorer-les-collections/base/Work/action/show/notice/503857-type-de-la-palme/page/1/>>; imagen PM000103 («Type descendant de Canarien») <<http://www.quaibrantly.fr/fr/explorer-les-collections/base/Work/action/show/notice/503859-type-descendant-de-canarien/page/1/>> [consulta : 02/08/2019].

¿Pasaron a Francia con Louis Compère, a finales de 1891? No parece descabellado que los archivos personales del negociante marsellés, excepto quizás los que tenían que ver con la resolución final de la sucesión de Sabin Berthelot, hayan viajado a Francia cuando el contable regresó a Marsella. Quizás también hayan pasado a Francia, para ser vendidos, los bienes de valor, como los lienzos pintados por artistas de renombre. En cambio, a primera vista, parece más dudoso que los libros y objetos sin mucho valor económico en aquel momento, hayan salido del Archipiélago.

4. CONCLUSIÓN

Este estudio no ofrece una reconstitución exhaustiva de las colecciones y la biblioteca de Sabin Berthelot en la década que precedió a su fallecimiento, sino que, de forma más modesta, presenta las grandes características de las mismas, pone de realce las líneas de dispersión de estos bienes después de 1880, y, en un tercer plano, abre puertas para buscar su paradero actual. Actualmente, los documentos testamentarios y el inventario de bienes en los que nos basamos son los que más información proporcionan para la tarea que nos propusimos, pero silencian detalles y hechos importantes para hacernos una idea precisa del estado de estas colecciones entre 1870 y 1880. En realidad, detrás de lo que estos documentos dejan ver, existe una parte invisible. Pudimos constatar que, en los grandes lotes de bienes que se legaron, se escondieron a veces objetos particulares de interés para nuestro proyecto. Además, al limitarnos estrictamente a los documentos sucesorios, ignoramos la disgregación subterránea de las colecciones por donaciones o regalos anteriores a noviembre de 1880, cuyas huellas se han de buscar en las bibliotecas públicas y privadas, los inventarios museísticos y la correspondencia epistolar de Sabin Berthelot. La correspondencia con Agustín Millares Torres y Gregorio Chil y Naranjo da pruebas fehacientes, efectivamente, de que, hasta 1880, los libros y manuscritos más valorados por el antiguo cónsul fueron regalados a los amigos con quienes más afinidades intelectuales tenía, y a asociaciones con vistas al progreso científico, quedando excluidos, por consiguiente, del conjunto de obras susceptibles de ser legadas según las disposiciones testamentarias. De la misma manera, respecto a los cuadernos de viajes, manuscritos y dibujos, quizás hayamos de privilegiar las investigaciones en colecciones particulares. Por otra parte, en el Fondo Antiguo de la Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife, ya está iniciado un trabajo de identificación de los libros de Sabin Berthelot que se incluyeron en la biblioteca de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santa Cruz de Tenerife a raíz de donaciones (1866-1880) y del legado testamentario de 1878-1880 (libros relacionados con la pesca). Con todo, por muy incompleta que sea, la información recabada en los documentos estudiados dice mucho sobre la vida del antiguo cónsul en Santa Cruz de Tenerife. Tanto la biblioteca, que pudo reunir unas quinientas obras, la mayoría escritas en francés, y que abarcaban disciplinas de los campos de la Historia Natural y las Humanidades, como las colecciones de obras de arte, mapas y conchas, remiten a inclinaciones y gustos propios de la burguesía del siglo XIX. Para terminar, aunque el proceso sucesorio no era el propósito de nuestro

estudio, sino una etapa de trabajo previa y necesaria para lograr nuestro objetivo, las diferentes fases de su desarrollo ponen de realce toda la complejidad de las sucesiones internacionales a finales del siglo XIX.

5. REFERENCIAS

- BARTOLOMEI, A. (2016): «Actes notariés *versus* actes de chancellerie. Le rôle des chancelleries consulaires françaises dans la formalisation des actes commerciaux et civils (XVIII^e-XIX^e siècle)», *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 128, (2). <http://journals.openedition.org/mefrim/2801> [consulta: 24/08/2019].
- BATISTA RODRÍGUEZ, J.J. (2007): «Sabin Berthelot: la mediación de la cultura francesa», en J. OLIVER FRADE y A. RELANCIO MENÉNDEZ (dir.), *El descubrimiento científico de las islas Canarias*, Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia, Santa Cruz de Tenerife: 143-159.
- BERTHELOT, S. (1842): *Histoire Naturelle des Îles Canaries, t. 1, vol. 1. Ethnographie et les annales de la conquête*, Béthune, Paris.
- BERTHELOT, S. (1879): *Antiquités canariennes*, Plon, Paris.
- BERTHELOT, S. (1883): *Souvenirs intimes ou miscellanées épistolaires (de 1826 à 1880) par Sabin Berthelot [...] publiés par les soins de deux amis de l'auteur pour distribution privée*, Plon, Paris.
- CIORANESCU, A. (1980): «Un erudito en Canarias: Sabino Berthelot», en: *Homenaje a Sabino Berthelot en el centenario de su fallecimiento (1880-1980)*, I.E.C., La Laguna: 7-36.
- COSTA-GIORGI, S. (2009): «Correspondances et inventaires», *Rives méditerranéennes*, n° 32-33: 25-44.
- CRAS, J. (2006): «Une approche archivistique des consulats de la Nation française : Les actes de chancellerie consulaire sous l'Ancien Régime», en J. ULBERT y G. LE BOÛEDÉC (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne : L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Presses universitaires de Rennes: 51-84.
- FISCHER HUBERT, D. (1994): *El libro español en París, a comienzos del siglo XX. Escritores y traductores*. Tesis preparada bajo la dirección de José María Fernández, Taragona, Universidad Rovira y Virgili.
- GALLARDO PEÑA, M. (1991): «Ornamentación del salón de sesiones del ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife», en *VIII Coloquio de Historia canario-americana (1988)*, vol. 2, Las Palmas de Gran Canaria, 1991: 533-538.
- GARCÍA PÉREZ, J.L. (1988): *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*, Servicio de publicaciones de la Caja General de Ahorros de Canarias, Santa Cruz de Tenerife.
- GARCÍA PULIDO, D. (2009): «Redescubriendo a Sabino Berthelot», *La Prensa. Revista semanal de El Día*, Santa Cruz de Tenerife, 6 de junio de 2009: 1-3.
- GUIMERÁ PERAZA, M. (1996): «Don Elías Zerolo, un intelectual puro (1848-1900)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 42 (1): 659-702.
- HALCÓN, F. (2005): «El inventario de bienes de D.^a de Medina y Dávila», *Laboratorio de arte*, 18: 465-473.
- HUC, T. (1893): *Commentaire théorique et pratique du code civil. Tome 5 (art. 711-892)*,

- F. Pichon/Librería Cotillon, Paris.
- HUC, T. (1894): *Commentaire théorique et pratique du code civil. Tome 6 (art. 893-1100)*, F. Pichon/Librería Cotillon, Paris.
- LE BRUN, N. (2016): *Un francés entre guanches, Sabino Berthelot y las Islas Canarias*, Le Canarien ediciones, La Orotava.
- MAILLARD, F. (1888): *Catalogue de la bibliothèque de M. Arthur Grasset, voyageur naturaliste. Histoire naturelle, voyages, littérature, livres à gravures, musique (Vente à Dijon, les 5, 6 et 7 décembre 1888)*, Librairie Lamarche, Dijon.
- MEDINA LÓPEZ, J. (2007): «Elías Zerolo (1848-1900) y la labor de la Real Academia Española», *Revista de Filología Española*, 87, (2): 351-371.
- NIZARD, A. (1977): «Droit et statistiques de filiation en France. Le droit de la filiation depuis 1804», *Population*, 32 (1): 91-122.
- NOUGUÉS SECALL, M. (1858): *Cartas histórico-filosófico-administrativas sobre las Islas Canarias*, Imprenta de Salvador Vidal, Santa Cruz de Tenerife.
- PAZ SÁNCHEZ, M. DE (2010): *Masones en el Atlántico*, 2 vols., Idea, Santa Cruz de Tenerife.
- PÉGOT-OGIER, E. (1869): *Les îles Fortunées ou l'archipel des Canaries*, 2 vols., A. Lacroix/Verboeckhoven, Paris.
- REYES GONZÁLEZ, N.; MEDINA RODRÍGUEZ, V.: PAZ SÁNCHEZ, M. DE. (1990): «Aproximación a la biografía intelectual de don Elías Zerolo y Herrera (1849-1900)», en *Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura. Tomo I*, Cabildo insular de Lanzarote y Cabildo Insular de Fuerteventura, Arrecife: 71-91.
- ULBERT, J. (2016): «Qu'est-ce qu'un chancelier de consulat ? Une approche par les textes de droit français», *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 128 (2). <http://journals.openedition.org/mefrim/2801> [consulta: 24/08/ 2019].
- ZEROLO, E. (1897): *Legajo de varios*, Garnier, Paris.

Canarias en Chile a través de las postales y fotografías de principios del siglo XX

*The Canary Islands in Chile through Postcards and Photograph
from the Beginning of the 20th Century*

Antonio Marrero Alberto
Universidad Adolfo Ibáñez
CONICYT Postdoctorado FONDECYT n. 3180174
<https://orcid.org/0000-0002-5724-0385>
antoniomarreroalberto@hotmail.es

Recibido: 24/06/2019; Revisado: 28/10/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

Chile, a partir de su independencia, pasará el siglo XIX y los inicios del siglo XX buscando referentes e impregnándose de aires nuevos, en un intento por construir una identidad nacional y alejarse de la etapa colonial. Alimentando estas ansias de libertad, las postales y fotografías llegadas desde Europa al país austral jugarán un papel protagonista. En este artículo pretendemos estudiar la llegada de estas cartulinas desde Canarias, sus lugares de recepción, remitentes y destinatarios, en un intento por sistematizar y poner en valor su existencia. La metodología fundamental utilizada para el presente trabajo será la consulta de bases de datos, a través de la cual pretendemos demostrar que el archipiélago, en su papel histórico como nexo tricontinental, tenía cabida en este incesante viaje de tarjetas postales.

Palabras clave: Chile, Islas Canarias, postales, fotografías, siglo XX.

Abstract

Upon gaining independence, Chile spent the 19th century and the beginning of the 20th century searching for reference points upon new horizons, in an attempt to build a national identity and move away from the colonial era. Fuelling this desire for freedom, postcards and photographs sent to the southern country from Europe had a leading role. In this article, we examine the arrival of these cards from the Canary Islands, where they were received as well as their senders and recipients, with the intention of systematizing and evaluating their existence. The fundamental methodology employed has been to look at databases, through which we intend to demonstrate that the archipelago, in its historical role as a tri-continental nexus, played a part in this incessant flux of postcards.

Keywords: Chile, Canary Islands, Postcards, Photographs, 20th Century.

1. INTRODUCCIÓN

El envío de postales con fotografías de los lugares más diversos, sirvieron como fuente de información para países que, por la lejanía y sus recientes procesos independentistas, buscaban nuevos ejemplos de inspiración, en un intento por construir una identidad nacional propia. Este es el caso de Chile que, entre la multitud de cartulinas que recibe de Europa, contenidas éstas en sus instituciones museísticas, cuenta con una representación interesante procedente de las Islas Canarias. En este estudio, pretendemos plantear un primer acercamiento a la existencia de postales de este archipiélago en territorio chileno. Su cuantificación y sistematización, así como el enriquecimiento de sus datos técnicos con la consulta de fuentes digitales canarias, permitirá realizar una puesta en valor de estos objetos, dimensionándolos a nivel social y cultural.

Hasta el momento, la relación entre ambos territorios no ha sido motivo de estudio, pero el desarrollo de un proyecto postdoctoral de investigación¹ ha posibilitado abordarla a partir de diferentes obras, artistas y modelos estéticos. En el caso que nos compete, pretendemos visibilizar un trasiego de influencias que, vigente desde el siglo XVI, sigue vivo a principios del siglo XX. Al mismo tiempo, la pretensión no es concluir con este artículo un estudio sobre el correo postal como medio de relación entre Canarias y Chile, sino ofrecer un campo de investigación que pueda ser ampliado en futuras publicaciones y congresos.

2. CARTULINAS ILUSTRADAS: CREACIÓN Y FUNCIÓN DE LAS POSTALES

La importancia de la fotografía, su impresión sobre un soporte de cartulina a modo de tarjeta postal, y su envío y divulgación por todo el mundo, generó una nueva manera de ver y abordar la realidad (en ocasiones enriquecedora, en otras sesgada) que multiplicó de manera exponencial las miradas y las posibilidades que se abrían ante los ojos curiosos y ávidos de nuevas experiencias. Este viajar desde la comodidad del hogar y la incitación a asumir el peligro de tomar nuevos rumbos, se hace evidente en la siguiente cita:

El mundo se tornó en cierta forma «familiar» tras el advenimiento de la fotografía; el hombre pasó a tener un conocimiento más preciso y amplio de otras realidades, que hasta aquel momento le eran transmitidas únicamente por las tradiciones escrita, verbal y pictórica. Con el descubrimiento de la fotografía, y más tarde con el desarrollo de la industria gráfica –que posibilitó la multiplicación de la imagen fotográfica en cantidades cada vez mayores a través de la imprenta–, se inició un nuevo proceso de conocimiento del mundo; aunque de un mundo en detalle, puesto que fragmentario en términos visuales y, por lo tanto, contextuales. Era el inicio

¹ Este proyecto versa sobre la retroalimentación artística entre América Latina y las Islas Canarias, con especial hincapié en el territorio chileno, y con la financiación de CONICYT-FONDECYT y el patrocinio de la Universidad Adolfo Ibáñez (Chile).

de un nuevo método de aprendizaje de lo real, en función de la accesibilidad del hombre de los diferentes estratos sociales a la información visual de los hábitos y hechos de los pueblos distantes. Microaspectos del mundo pasaron a ser cada vez más conocidos a través de su representación. Desde los albores del siglo xx, el mundo se vio poco a poco sustituido por su imagen fotográfica. Así, el mundo se tornó portátil e ilustrado.²

Cuando Niépce desarrolló el primer procedimiento fotográfico o heliográfico (1824), abrió un campo inmenso para experimentar con la captura de imágenes, plasmándolas en un soporte, y haciéndolas perdurables en el tiempo mediante la aplicación de soluciones de diferente naturaleza. La experimentación en dicha materia favoreció su enriquecimiento, avanzando en la captura de un instante, del presente mismo, que desembocará en el cine,³ así como en la impresión en tarjetas postales para su comercialización y consumo, a modo de misivas.⁴ El comienzo de todo este proceso tiene lugar en Europa, la cual ve nacer la tarjeta postal de manos de Emanuel Hermann (1839-1902), contando con sello impreso. El 26 de enero de 1869, planteó la idea de nuevos formatos para correspondencia,

(...) que podrían ser aplicados por el servicio postal de su país, para hacerlo más efectivo. El director del correo austriaco Maly von Pavanovits acogió favorablemente la propuesta, y el 01 de octubre de 1869 se emitía la primera tarjeta postal. Llevaba impreso un sello representando al emperador Francisco José, en color amarillo y con valor de 2 coronas. Al comienzo esta tarjeta solamente era válida para circular dentro del Imperio Austrohúngaro, pero a partir de 1871 podía usarse para el extranjero si se le completaba la tarifa necesaria con un sello postal adhesivo.⁵

El universo de las comunicaciones experimentó un notable fenómeno en Austria, en 1869, al recibir la Tarjeta Postal para incorporarse al sistema de correos, pero en realidad no era aún la postal como la hemos conocido hoy sino la «Carta tarjeta», una pequeña cartulina de 11.5 x 8.5 cms., con franqueo postal, sin imágenes y, con reducido espacio para escribir un mensaje.

(...) La postal ilustrada se acercó más a lo cotidiano, a la vivencia del hombre común, a la picardía popular, a las sensaciones del viajero acomodado y a una parte de la historia normalmente no registrada en la historiografía. De esta manera, la tarjeta postal pudo retener un amplísimo reflejo de nuestro pasado que observamos tanto en su expresión escrita como en el contenido de sus imágenes.⁶

2 KOSSOY (2001: 22).

3 «Ya tenemos así los dos presupuestos físicos que constituyen la plataforma del cine: la fotografía, que viene a ser algo así como su materia prima, y el principio de la persistencia retiniana, que permite crear la ilusión del movimiento. De su combinación habría de nacer el cine» (GUBERN, 2001: 17). También, para el estudio de la imagen en movimiento, recomendamos FELDMAN (2001).

4 Para el estudio de la Historia de la Fotografía, véase: SOUGEZ, GARCÍA, PÉREZ y VEGA (2006). Del mismo modo, para la metodología investigadora específica a emplear, recomendamos VV.AA. (2015).

5 FERNÁNDEZ y MARTINOVIC' (2018: 7).

6 LEÓN (2015: 7).

Las postales eran el paradigma de las posibilidades que ofrecían las comunicaciones pues, cruzando mares y cubriendo ingentes distancias, se vendían en todo el mundo y

(...) compartían no sólo información escrita, sino también valiosas imágenes a veces de su lugar de procedencia, que las completaban y enriquecían. El apogeo de la tarjeta postal se despliega al comenzar el siglo XX, verdadera época de oro en cuanto a variedad temática y el volumen de la producción mundial.⁷

3. UN CHILE SEDIENTO DE NUEVAS EXPERIENCIAS

Para entender la situación social del territorio chileno posterior al proceso de independencia (entre la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX), transcribimos lo siguiente:

Las aspiraciones cosmopolitas de la República de Chile, auspiciadas por una élite- cuyos sueños de libertad vuelan alto tras la independencia de su territorio y el enriquecimiento de su acervo e ideario cultural con la ida y venida de artistas europeos y chilenos- encuentran su culmen en el trasiego de postales y fotografías que ofrecían nuevas vistas y miradas de un mundo al que aspirar. Dichos envíos se producían también entre las repúblicas americanas, como es el caso de Brasil, el cual se convierte en nuestro motivo de estudio, por el interés que suscita en la élite mentada.⁸

En la misma publicación se hace la siguiente reflexión, la cual, aunque referida a la llegada de postales desde Brasil, encuentra paralelismos con el tema que nos compete:

Es de recibo destacar que los paisajes brasileños no eran ajenos a la sociedad chilena, pues lienzos y dibujos de corte naturalista y costumbrista carioca, llevaban la firma de Rugendas, Ciccarelli, etc., pero, debido a su proceso creador y la posibilidad de acceder a un producto seriado, la presencia de fotografías y tarjetas postales en la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX, desbancan a los lienzos pintados como medio de contacto con vistas foráneas. Entonces, ¿Dónde radica la importancia de los artistas mencionados? Pues en el protagonismo que supone el allanamiento del terreno para la aceptación, más que gustosa, de imágenes que ya han tenido la posibilidad de ver en las interpretaciones que pintores europeos hacen de motivos brasileños.⁹

Los artistas viajeros y foráneos que se instalan en Chile, no sólo ofrecen visiones de los países en los que recalán y desarrollan su actividad creativa, sino que también expanden la mente y los horizontes de una élite que, deseosa de

⁷ FERNÁNDEZ y MARTINOVIC' (2018: 8). Existen numerosas publicaciones en la misma línea, las cuales se centran en regiones y ciudades chilenas: ARMANDO (2011), CARTES (2012), OSTOJIC' (2015) SÁNCHEZ y VILLENA (2010), VV.AA. (2007).

⁸ CINELLI y MARRERO (2019).

⁹ *Ibíd.*

nuevas vistas e imágenes, encuentran enriquecedora la llegada de postales y fotografías, más allá del lugar del que procedan. A lo largo de la decimonovena centuria, Chile cuenta con fotógrafos que, a modo de colonizadores, viajaron y

(...) retrataron los paisajes, las personas, las costumbres, las tradiciones. Al observar esas primeras imágenes de Frontera, en donde el sujeto se convierte en objeto de investigación o en trofeo de expedición, aparece la cuestión de la facilidad con que la sociedad integra, a través de la fotografía, apariencias estereotipadas, por ejemplo, de «lo americano». Desde esta época y hasta hoy el tema de la imagen sin duda es atravesada por una reflexión política y social. Después vienen los encargos de la República, que con un fin propagandístico realizan retratos de los mutilados en la Guerra del Pacífico; álbumes que identifican los avances industriales, vistas panorámicas del espacio domesticado. Luego, los primeros salones, las revistas ilustradas, la fotografía apropiada por algunos exponentes del grupo Mandrágora, el frenesí de los aficionados que hasta hoy mantienen su mirar rígido con olor a revelador, etc.¹⁰

Debido a que la élite chilena gustaba de empaparse de todo lo que acontecía en Europa, recibía el uso postal, que es objeto de nuestro estudio, como algo a lo que ser permeable. Estas cartulinas ilustradas y/o coloreadas, portaban lugares desconocidos, paisajes infinitos y monumentos nunca vistos, además del consabido mensaje que en ellas encontraban cabida. Chile, atento a esta nueva moda de cartulinas con imágenes foráneas e inimaginables, confió

(...) en esta novedosa forma de comunicación que tenía una reducida tarifa postal y rápida entrega al destinatario. De esta manera las «Cartas Tarjetas» aparecieron en la víspera de la Navidad de 1871, en los correos de Valparaíso y Santiago. Tanto la primitiva Carta Tarjeta como la Tarjeta Postal se constituyeron en un verdadero subgénero epistolar, algo así como las «hermanas menores» de la carta o epístola.¹¹

Las postales favorecieron el autoconocimiento de un país extenso y con una variada amalgama de paisajes naturales, patrimoniales, industriales, etc., fomentando su conservación. El párrafo siguiente da cuenta de la importancia de estas postales pues, fruto de desastres naturales o antrópicos, las fotografías se convirtieron en el único testigo de lo que fue

Este proyecto de difusión del patrimonio Arquitectónico, intenta dejar una huella de la historia local y la memoria de la ciudad, permitiendo que esta ciudad pueda ser conocida por una mayor cantidad de personas. Muchos de estos edificios han dejado de existir.¹²

10 VV. AA., 2009: 7. Ya sean de paisajes, sociedades indígenas y/o de las más variadas temáticas, Chile cuenta con un acervo fotográfico más que destacable. Valgan como ejemplo las recomendaciones siguientes: ALVARADO y MÖLLER, 2011; ALVARADO, MAUTHEWS y MÖLLER, 2009; ANTILEO y ALVARADO, 2017; VALENZUELA, 2018; VV.AA., 2010.

11 LEÓN, 2015: 7.

12 HORMAZÁBAL (2006). Es interesante la definición que hace de sí mismo: «libro postal del patrimonio arquitectónico de la Ciudad de Temuco, contiene 30 fotografías de edificios públicos, emblemáticos y casa de principios de siglo, contenidas dentro de una caja hecha a mano, lo que le da una característica propia a la

4. POSTALES CANARIAS EN INSTITUCIONES MUSEÍSTICAS CHILENAS

A continuación, procedemos a realizar la descripción y complementación de la información que tenemos acerca de las postales canarias en Chile, las cuales se tienen resguardadas en las instituciones museísticas. Para ello, tomamos como referente la FEDAC, la cual cuenta con mayor información en cuanto a autor y datación de dichas obras. De las diez postales que mencionaremos a continuación, sólo seis han sido encontradas en dicha base de datos, quedando las otras cuatro bajo el consabido anonimato y la datación aproximada. Dichas postales son:

Postal 1. Vista de las torres de la parroquia de San Juan en Telde (Gran Canaria) con fincas en primer término. Aunque el mensaje resulta ilegible, el envío es realizado desde Las Palmas de Gran Canaria para Gertrud Gordua (calle Carampangue 62, Valparaíso, Chile). Resulta llamativo que entre el sello de envío y el de recepción en su lugar de destino pasan cuatro meses (Figura 1).

Postal 2. Grupo femenino en la fábrica de tabacos de Eufemiano Fuentes. Fue enviado para Rosa N. (Lord Cochrane 465, Santiago de Chile). El inicio de la producción tabaquera en Canarias se realizó de manera artesanal. La imagen idealizada de las mujeres en la fábrica nos recuerda que la producción tabacalera del archipiélago hunde sus raíces en el trabajo manual de las mujeres (Figura 2).

Postal 3. La Luchada (Fiestas Canarias). Dirigida a Domingo Mareseo (calle Patricios 578, Buenos Aires, R. Argentina), lleva incluido el nombre del fotógrafo en el anverso (J. Perestrello, Photographer) y es el único ejemplo que no tiene como destino el territorio chileno, sino la ciudad capitalina de Buenos Aires, Argentina (Figura 3).

Postal 4. Loceras de la Atalaya. De esta postal hay dos versiones más a color (Talayeras trabajando loza y Alfareras trabajando) y una en blanco y negro (desbastando loza), pero identificamos la que se encuentra en el museo santiaguino gracias a color anaranjado del interior de la pieza que apoya en la pared de la derecha. En cuanto al texto, firma el remitente (M. Amelia Riveros), pero falta parte del escrito y con él, su destinatario (Figura 4).

Postal 5. Vista del Puerto de La Luz (Las Palmas, Gran Canaria). La tarjeta carece de texto, conociendo su paradero (Isolina V. de Maidana, Antofagasta, Chile) y el que la manda, Ignacia J. de Brdy (Figura 5).

Postal 6. Plaza del Espíritu Santo (Las Palmas, Gran Canaria). La misiva se envía al Club de la Unión de Santiago, a nombre de Federico Vergara (Figura 6). Es posible que se trate de un personaje referente en la historia de Chile: D. Federico Vergara Vicuña. Su abuelo paterno es José Francisco Vergara, fundador de Viña,

factura y un guiño de referencia al Arte Postal y el Libro Objeto. Esta publicación es financiada por el Fondart regional de la Araucanía». Abundan los conjuntos de postales con este mismo formato que, en torno a un concepto concreto, ofrecen un número variado de ilustraciones y/o fotografías: Chile Revelado. Glaciares Andinos Centrales (Este proyecto ha sido financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo de las Artes, Fondart Regional, Artes de la Visualidad, convocatoria 2014. 10 postales); Visiones Mapuches, Pehuén editores, Santiago, 2005 (32 postales de los siglos XIX y XX); Visiones Fueguinas, Pehuén editores, Santiago, 2008 (32 postales de los siglos XIX y XX); Escritores en imagen, Valente, Santiago, 2012 (Fotografías de Hans Ehrmann).

y su abuelo materno es el intendente de Santiago e intelectual, Benjamín Vicuña Mackenna. Se le describe como «el más rico heredero de toda Latinoamérica; propietario de Viña del Mar, Reñaca y Los Vilos. Aventurero y jugador. Gentleman en Inglaterra, cazador en África y huaso en Reñaca. Diplomático, escritor y periodista. Dandy y conquistador de mujeres. 1,92 de estatura y gran atractivo físico. Volvió a morir en Viña, cuando ya nada le pertenecía».¹³

Postal 7. Escena de un lagar en Las Palmas. La postal carece de firma y está escrita, a diferencia de las demás, en italiano (Figura 7).

Postal 8. Vista del Barrio de los Hoteles con la bahía de la Isleta al fondo. Con varias versiones en las que cambian los colores y la colocación de las letras, la que se observa a continuación está dirigida a Dorita Dante Casilla (Figura 8).

Postal 9. Panorámica de Santa Cruz. Editada por Nobregas English Bazar nº 1, tiene como destinatario a Uberlinda del C. Olate, residente en Valparaíso, Chile (Figura 9).

Postal 10. Plaza de San Francisco (Santa Cruz de Tenerife). Esta última postal va dirigida, como la de la Plaza del Espíritu Santo de Las Palmas de Gran Canaria, al mencionado Perico Vergara, aunque por el destino, entendemos que se encuentra alojado en el Hotel Mercedes (Rue Fresbourg, París, Francia), lo cual internacionaliza, aún más si cabe, el camino seguido por las postales que comentamos (Figura 10).

¹³ VIAL, 1994: 6-7.



Figura 1. Fincas y torres de San Juan (Telde, Gran Canaria), creación: 1890-1895, envío: 20 de mayo de 1912, imagen fotomecánica sobre cartulina, 8,8 x 13,8 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-620, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-620> [consulta: 24/06/2019].¹⁴

14 Para el pie de las imágenes, se ha combinado la información recogida en SURDOC (<http://www.surdoc.cl>), herramienta desarrollada para el manejo de la información relativa a las colecciones patrimoniales de los museos del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural e instituciones privadas chilenas, y la Fundación para la Etnografía y el Desarrollo de la Artesanía Canaria (en adelante, FEDAC) (<https://fedac.org>), en un intento por aportar todos los datos técnicos. Para los títulos, se han escogido los ofrecidos por la segunda institución, salvo en aquellos casos en los que no encontramos referencias en ésta, que son los siguientes: Fig. 9, 10, 11, 12, 13 y 14, en los que se han utilizado los que aparecen en el anverso de la postal; Fig. 19 y 20, en el que se usó un título que hiciera referencia a la vista observada.



Figura 2. Tabaqueras de Eufemiano Fuentes (Las Palmas, Gran Canaria), Jordao da Luz Perestrello, creación: 1900-1905, envío: 18 de noviembre de 1911, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 13,8 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-770, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-770>, [consulta: 24/06/2019].

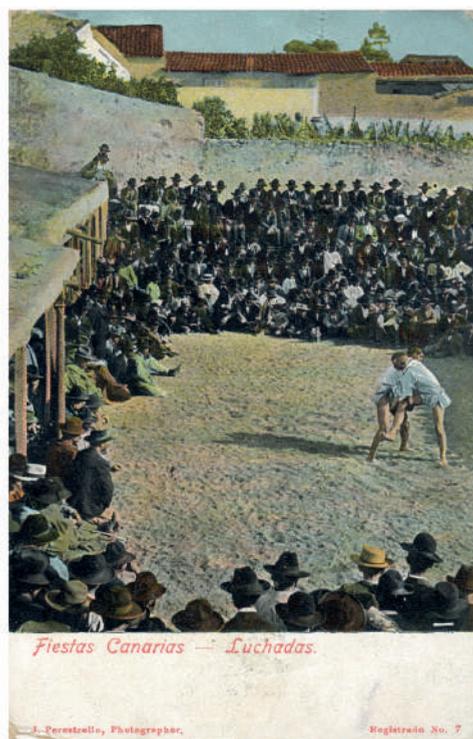
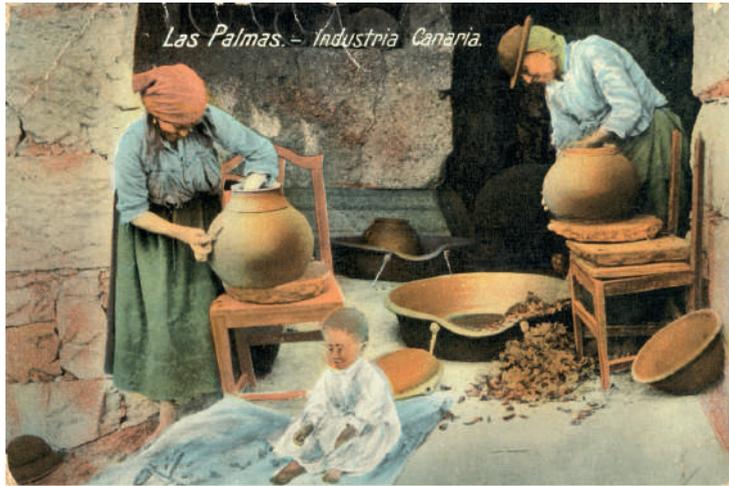


Figura 3. La Luchada (Fiestas Canarias), Jordao da Luz Perestrello, creación: 1900, envío: 2 de abril de 1908, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 13,7 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-764, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-764>, 24 de junio de 2019.



vivo con la esperanza
de, que papá realice el
viaje a San Francisco
para aprovechar las fiestas
de la exposicion y verlos
a Mds. Ojala cumpla lo
prometido y sir tan malo
bastante, que influirás
en su animo.
Con un fuerte abrazo y
un beso se despide su
hermana que verdadera
mente se quiere y desea
verte

M. Amelia Riveros

Figura 4. Loceras de la Atalaya (Industria Canaria, Las Palmas), Luis Ojeda Pérez, creación: 1890-1895, envío: principios del siglo XX, imagen fotomecánica sobre cartulina, 8,9 x 13,8 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-763, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-763>, 24 de junio de 2019.



Figura 5. Puerto de La Luz (Las Palmas, Gran Canaria), envío: 18 de diciembre de 1912, imagen fotomecánica sobre cartulina, 8,7 x 13,9 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-758, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-758>, 24 de junio de 2019.

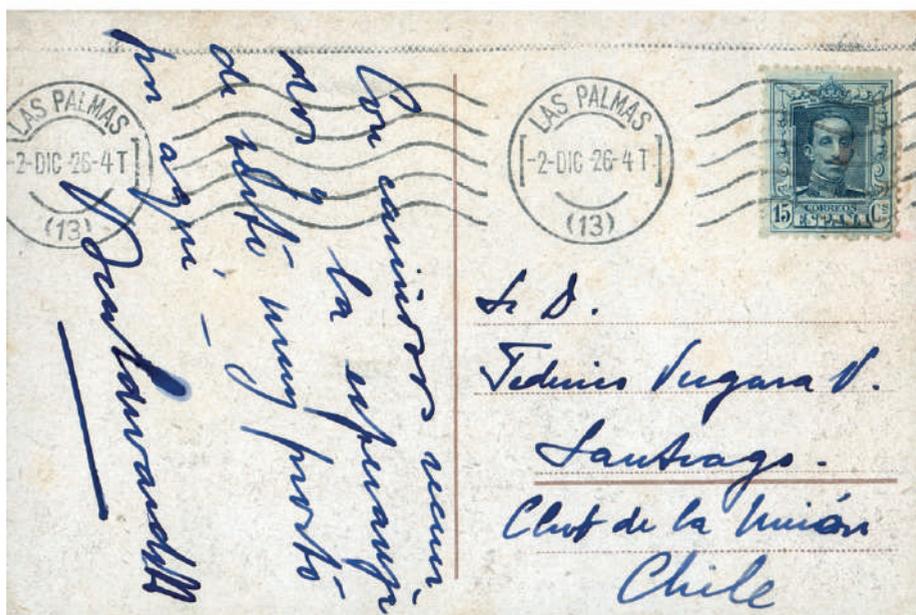


Figura 6. Plaza del Espíritu Santo (Las Palmas, Gran Canaria), envío: 2 de diciembre de 1926, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 13,8 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-624, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-624>, 24 de junio de 2019.



Figura 8. El Barrio de los Hoteles y la Isleta al fondo (Puerto de La Luz, Las Palmas, Gran Canaria), Jordao da Luz Perestrello, creación: 1900-1905, envío: 7 de diciembre de 1912, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 13,9 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-765, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-765>, 24 de junio de 2019.



Figura 9. Panorámica de Santa Cruz (General View, Santa Cruz de Tenerife), Carl Norman, creación: 1893, envío: 8 de mayo de 1912, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 14,2 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-767, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-767>, 24 de junio de 2019.

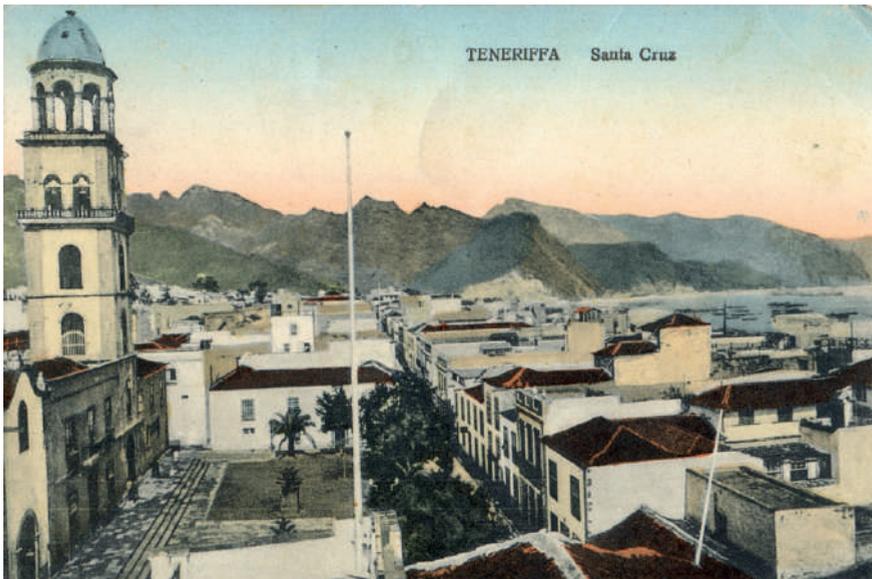


Figura 10. Plaza de San Francisco (Santa Cruz de Tenerife), envío: 15 de enero de 1925, imagen fotomecánica sobre cartulina, 9 x 13,7 cm, Colección fotográfica Museo Benjamín Vicuña Mackenna, ID 9-66, Santiago de Chile. Disponible en <http://www.surdoc.cl/registro/9-66>, 24 de junio de 2019.

5. CONCLUSIONES

De lo expuesto se deriva, no sólo un muestreo de obras que merecen un estudio más pormenorizado en cuanto a lo representado, destacando el gusto por escenas de corte social, antropológico o con un claro motivo turístico, sino la necesidad de buscar más ejemplos en colecciones privadas chilenas, así como la existencia de postales con imágenes del país sudamericano en las Islas Canarias. De encontrarse, se validaría el concepto de retroalimentación artística y le daría una trascendencia que rompería con la idea de que este trasiego de influencias fue eminentemente colonial, desechando las barreras cronológicas impuestas, cuestión que ya se consigue con este artículo de manera unidireccional. A su vez, lo mismo alcanza lo propuesto al inicio: sistematizar la existencia de postales canarias en instituciones museísticas chilenas y validar un planteamiento metodológico de enriquecimiento con la consulta de plataformas digitales de las regiones estudiadas, fundamentales éstas por la digitalización de sus obras, lo cual ayuda en su conservación e investigación y ofrece información para su estudio.

Uno de sus puntos fundamentales reside en el hecho de que el universo que contemplamos en las postales es el de una realidad editada, siendo en el caso de las Islas Canarias en la decimonovena y vigésima centuria, parte de la construcción identitaria isleña (tropicalidad hortofrutícola que se exporta, tipismo, desarrollo de la infraestructura portuaria y urbanística, etc.). Finalmente, la puesta en valor de este tipo de bienes se hace imprescindible, ya que, de los objetos de estudio que sirven como documentación para los investigadores que trabajen el siglo XX, estos son los que, por cuestiones antrópicas o de degradación propia de los materiales que lo constituyen, son más factibles de desaparecer o desecharse.

6. REFERENCIAS

- ALVARADO, M.; MAUTHEWS, M.; MÖLLER, C. (2009): *Roberto Gerstman. Fotografías, paisajes y territorios latinoamericanos*, Pehuén, Santiago.
- ALVARADO, M. y MÖLLER, C. (2011): *Memoria visual e imaginarios. Fotografías de pueblos originarios. Siglos XIX-XXI*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.
- ANTILEO BAEZA, E. y ALVARADO LINCOPI, C. (2017): *Santiago Wairia Mew. Memoria y fotografía de la migración mapuche*, Ediciones Comunidad de Historia Mapuche, Santiago.
- ARMANDO TAPIA, M. (2011): *Postales del pasado. Memorias de un hijo del Norte Chico*, Amapola editores, Santiago.
- CARTES MONTORY, A. (2012): *Álbum de Viaje. La provincia de Concepción en postales antiguas*, El Sur impresores, Hualpén.
- CINELLI, N.; MARRERO ALBERTO, A. (2019): «Brasil no Chile. Ilustraciones, postales y fotografías de Brasil en museos chilenos (principios del siglo XX)», *ArtCultura*, 21 (38): 189-197.

- FELDMAN, S. (2001): *La composición de la imagen en movimiento*, Gedisa, Barcelona.
- FERNÁNDEZ DE CABO, E. y MARTINOVIC' ANDRADE, D. (2018): *Mirando el pasado en formato 9 x 14 cm. Las Tarjetas postales en Magallanes 1898-1960*, Colección del Museo de Magallanes, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Punta Arenas.
- GUBERN, R. (2001): *Historia del Cine*, Lumen, Barcelona.
- HORMAZÁBAL HEVIA, C., dir. (2006): *Imágenes para la memoria 1536-1936. Postales del patrimonio de Temuco*, Del Aire, Temuco.
- KOSSOY, B. (2001): *Fotografía e historia*, La Marca, Buenos Aires.
- LEÓN CÁCERES, S. (2015): *Travesía de la postal fotográfica chilena 1899-2006*, Bioesférica, Valparaíso.
- OSTOJIC' PERIC', H. (2015): *Las postales ilustradas del Iquique salitrero*, Edit. Pino Oregon, Iquique.
- PÉREZ CASTELLS, J. C. (2018): *Catálogo de las tarjetas postales ilustradas de las Islas Canarias. Impresas desde 1892 hasta 1905*, 2 vols., Santa Cruz de Tenerife.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, I.; VILLENA ESPINOSA, R. (2010): «La tarjeta postal en la historia de España», en B. RIEGO, *España en la tarjeta postal: Un siglo de imágenes*, Lunwerg, Madrid: 11-51.
- SOUGEZ, M. L.; GARCÍA FELGUERA, M. S.; PÉREZ GALLARDO, H. y VEGA DE LA ROSA, C. (2006): *Historia General de la Fotografía*, Cátedra, Madrid.
- VALENZUELA VAILLANT, P. (2018): *Chile profundo*, Valenzuela y Cortés editores, Santiago.
- VIAL, S. (1994): «Perico Vergara: El gran desconocido», *Diario La Estrella*, 15-5-1994, Valparaíso: 6-7.
- VV.AA. (2007): *Historia de la postal en Chile*, Red de Activos Patrimoniales de Valparaíso, Sistema de Biblioteca Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.
- VV.AA. (2009): *Fotografía Chilena Contemporánea 01/CNCA 2009*, Consejo nacional de la Cultura y las Artes, Santiago.
- VV.AA. (2010): *Contemporary Chilean Photography 02/CNCA 2010*, Gobierno de Chile, Santiago.
- VV.AA. (2015): *Tejedores de imágenes: Propuestas metodológicas de investigación y gestión del patrimonio fotográfico audiovisual*, Instituto Mora de Investigación Histórica y Social, Ciudad de México.
- VV.AA. (2016): «III Jornadas de Fotografía Histórica de Canarias: fotografía, identidad y turismo», *Cartas Diferentes*, 12: 17-218.
- VV.AA. (2018): «IV Jornadas de Fotografía Histórica de Canarias. Luces del Atlántico: la perspectiva patrimonial», *Cartas Diferentes*, 14: 17-360.

Geografía de la desigualdad y la exclusión social: los barrios desfavorecidos de la ciudad de Murcia

*The Geography of Inequality and Social Exclusion:
The Disadvantaged Districts of the City of Murcia*

Francisco José Morales Yago
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Geografía
<https://orcid.org/0000-0003-0089-6567>
fjmorales@geo.uned.es

Recibido: 30/09/2018; Revisado: 21/03/2019; Aceptado: 17/05/2019

Resumen

La desigualdad económica y social es una realidad visible en la sociedad actual, tanto en países desarrollados como en vías de ello. Es generadora de diferencias en aspectos tan variados como la educación, la vida laboral o el acceso a una vivienda en condiciones dignas con una ratio de personas por vivienda adecuada. A través de un intenso trabajo de campo con un total de veinte entrevistas (N=20), así como la consulta de fuentes estadísticas y de la metodología de análisis DAFO, se identifican en la ciudad de Murcia ocho espacios de mayor precariedad en las condiciones de vida. Esto impide el desarrollo e integración en el conjunto poblacional, sin visos de mejora. De esta forma, Murcia, resulta una ciudad contrastada socialmente, que lejos de minimizar estas diferencias está asistiendo a una mayor polarización.

Palabras clave: Exclusión social, barrios desfavorecidos, Murcia, integración, política de ciudades.

Abstract

Economic and social inequality is a visible reality in today's society, in both developed and developing countries. This generates differences in aspects as varied as education, working life or access to decent housing with an appropriate ratio of people per residence. Through a total of twenty interviews (N = 20) and intensive fieldwork, as well as the consultation of statistical sources and the incorporation of the SWOT analysis methodology, this article offers as a case study the city of Murcia, where eight areas of highly precarious living conditions have been identified. Such a situation impedes the development and integration of the population, and does not show any sign of improving. As a result, Murcia is rendered a city of social contrasts which, far from working to diminish these differences, is witnessing yet further polarization.

Keywords: Social Exclusion, Disadvantaged Areas, Murcia, Integration, Urban Policy.

1. INTRODUCCIÓN

La desigualdad social según la Comisión Europea existe para aquellas personas que sufren desventajas generalizadas en términos de educación al no poder acceder a unos estudios elementales o de rango superior, formación profesional al no existir una oferta adecuada y suficiente que garantice esta posibilidad, empleo debido a la precaridad laboral y la prevención de riesgos laborales o recursos de financiación de vivienda en donde resulta difícil acceder al alquiler de una vivienda digna y mucho más difícil sería la adquisición de la misma. Cuando las oportunidades de acceder a las principales instituciones sociales que distribuyen estas opciones de vida son sustancialmente inferiores a las del resto de la población; y, por último, cuando estas desventajas persisten en el tiempo sin una esperanza de que aparezcan soluciones efectivas. La desigualdad junto a la exclusión social tiene un largo recorrido en los estudios geográficos, también en la dimensión económica, sociológica y antropológica, de hecho la pobreza, marginación, miseria y las desigualdades sociales no son algo históricamente superado. De los más de 7500 millones de humanos que pueblan la Tierra, sólo unos 1500 millones viven con unos parámetros adecuados; el resto lo hace en condiciones de precaridad relativa y severa. La cara menos amable de la globalización (CASTELLS, 2000) ha generado un importante aumento entre las desigualdades sociales (TEZANOS, 2012) tanto en las sociedades avanzadas como en los países en vías de desarrollo, de hecho el desplazamiento de muchas personas desde los núcleos rurales a las grandes aglomeraciones urbanas ha generado la proliferación de barrios periféricos con una escasa o nula calidad ambiental lo que propicia una mayor desigualdad y pobreza (AYALA, 2008) y el deseo por parte de los gestores públicos de una mejora en la condiciones de vulnerabilidad ante la reiterada protesta de los vecinos afectados (EGEA, NIETO, CALMAESTRA y REGO, 2009) o de otros procesos sucedidos en ciudades de tamaño medio con es el caso en la periferia urbana de Madrid de San Cristóbal de los Ángeles (ARGUACIL, BASAGOTTI, BRU y CAMACHO, 2006).

Nos encontramos en una situación crucial (SASSEN, 2008), en donde la lucha contra la pobreza y marginalidad deben ser combatidas con acciones precisas y útiles que mitiguen el drama humano de la emigración, los refugiados que huyen de diversos conflictos y la falta de alimentos. Todos ellos son males que la humanidad padece desde sus orígenes, y que a pesar del avance tecnológico y científico, no encuentran una solución real (TEZANOS, 1999 y 2001); por ello es importante impulsar proyectos que fomenten la promoción y el desarrollo integral de las personas en situación de pobreza y vulnerabilidad que ocupan espacios degradados ambientalmente y periféricos (ARIAS, 2000a). El caso de la ciudad de Murcia presenta una peculiaridad concreta, centrada en la integración de los barrios que mantienen niveles de vida inferiores e índices de equipamientos precarios en la propia malla urbana. La proximidad entre pobreza y aislamiento social permanente desde hace décadas no plantea ningún atisbo de solución de cara al futuro. De hecho, la falta de oportunidades genera ausencia de recursos económicos que desembocan en deterioro material y degradación de un conjunto

de espacios o barrios determinados, que lejos de promocionarse se van debilitando cada vez más.

El presente trabajo reflexionará sobre diversos aspectos contrastados como serían, justicia espacial (SOJA, 2012), e integración y marginación en las personas que habitan espacios urbanos concretos como ejemplos significativos en donde aparece dicha exclusión integrada en el conjunto de la ciudad de Murcia. Este objetivo general se desarrolla en tres objetivos específicos a partir de condiciones de vulnerabilidad evidentes (GARRIDO y JARÁIZ, 2017).

a) Mostrar el nivel socioeconómico de los habitantes y las características de sus viviendas en los barrios considerados en situación precaria en la ciudad de Murcia. Tras una enumeración de las características más destacadas de los barrios, pasaremos a conocer quienes viven en él, profundizando en el conocimiento de los niveles de renta, grado de cualificación profesional, nivel de estudios alcanzados o índices de empleo como factores determinantes en el grado de desarrollo y promoción de sus vecinos. Se analizará el estado de las viviendas y equipamientos colectivos. Se parte de la base de que el derecho a la vivienda es básico para las personas, para el normal desarrollo de la vida familiar y la estabilidad material. Haremos una aproximación al estado de las viviendas en estos barrios, desde un grado de confort aceptable hasta posibles problemas de habitabilidad dentro y fuera de las mismas cuando los equipamientos colectivos son escasos e insuficientes.

b) Enumerar los barrios que surgen como espacios de nueva planta, planificados la mayoría de ellos en los años 60 del siglo xx, con la finalidad de atender a la población creciente de personas de rentas bajas dotándolas de una vivienda digna.

c) Establecer un conocimiento de las características principales de los barrios seleccionados en este estudio, desarrollando propuestas de ideas y actuaciones que ayuden a paliar los problemas actuales encaminados hacia la mejora de la exclusión social existente.

Tras la enumeración de los objetivos del trabajo, se pasa a explicar la metodología empleada, el área de estudio de los barrios seleccionados en este trabajo, para finalmente mostrar los resultados obtenidos, unas propuestas de actuación a tener en consideración, y finalmente las conclusiones **más significativas**.

2. METODOLOGÍA

En relación a la metodología aplicada en el presente trabajo se emplean de forma simultánea y complementaria técnicas cuantitativas y cualitativas. Se recoge el análisis de varias entrevistas realizadas a colectivos de personas que trabajan en los centros de acción comunitaria o bien conocen en profundidad los barrios estudiados por vivir en ellos. Se desarrolla una explotación estadística del padrón municipal continuo hasta 2017 y de las encuestas realizadas en el año 2018 que son las que suministran más datos en este trabajo tras su análisis estadístico

lo que permite conocer datos poblacionales significativos, comparando las desviaciones medias entre los espacios estudiados. Para un mejor conocimiento espacial se emplea la cartografía procedente de la gerencia de urbanismo del Ayuntamiento y la ayuda de la imagen fotográfica a través del propio trabajo de campo y de los programas Google Earth, ArcgisOnline y Openstreetmap. La técnica de análisis DAFO nos permitirá caracterizar cada uno de los barrios, que por sus características de privación, protagonizan el presente trabajo, aunque también presenta algunas limitaciones para el análisis en el estudio de estos barrios vulnerables como serían, el poder obviar aspectos al no saber detectarlos de forma inmediata, también falta de detalles por ejemplo un sentido más global del barrio comparado con el resto de la ciudad que los entrevistados pueden conocer peor, otra limitación detectada sería la falta de rango al reconocer que este análisis no muestra indicativos a la hora de establecer prioridades entre sus distintos componentes, por ejemplo se deberá priorizar la capacidad económica de los habitantes de los distintos barrios antes que el nivel de ruido u olores . Se realiza una revisión de la bibliografía destacando entre otros los trabajos del grupo de investigación de la Universidad de Murcia (Facultad de Trabajo Social) denominado: «Exclusión social y Desigualdad» (HERNÁNDEZ, 2008 y 2013) en donde se han desarrollado diversas investigaciones dedicadas a la ciudad de Murcia y su entorno, también en otros casos reseñables como el polígono Sur de Sevilla (GARRIDO y JARÁIZ, 2017).

Se diagnosticará el estado real y las posibles propuestas de mejora que hagan viable la integración en el conjunto urbano, de tal manera que aquellos habitantes de estos espacios urbanos de la ciudad de Murcia, puedan mejorar sus condiciones de vida y al mismo tiempo se puedan concienciar de su situación precaria, aislamiento intraurbano e incluso la búsqueda de integración en el conjunto urbano, hecho que incidirá en una mejora de la armonización y equilibrio poblacional (JARÁIZ, 2004).

Se han seleccionado un total de veinte ítems (cuadro 1) teniendo como referencia el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana de España editado por el Ministerio de Fomento (2001-2011), que ayudarán a justificar la existencia de indicadores socioeconómicos y culturales en estos barrios. Se empleará una valoración de 1 (mínima exclusión) a 5 (máxima exclusión) en aspectos diversos como la situación laboral y cualificación profesional, el grado de seguridad o el estado de conservación de las viviendas y equipamientos colectivos. Esta tabla será cumplimentada por una selección de personas conocedoras de esta realidad, con la finalidad de valorar mediante un total de veinte indicadores el grado de exclusión social de los barrios objeto de estudio (cuadro 1) a partir de la base que ofrece el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana desarrollado por el Ministerio de Fomento entre el periodo de 2011-2017, en el que se establecen cuatro tipologías de vulnerabilidad: sociodemográfica, socioeconómica, residencial y subjetiva.

CUADRO 1
*Indicadores para la determinación del grado de exclusión social
 y debilidades de los barrios de Murcia*

Indicador	Valoración				
	1	2	3	4	5
1. Alta densidad de población					
2. Índice de paro					
3. Cualificación profesional					
4. Niveles educativos					
5. Capacidad económica					
6. Precariedad laboral					
7. Economía sumergida					
8. Delincuencia y seguridad ciudadana					
9. Existencia de drogas					
10. Actividad económica del barrio					
11. Presencia de población gitana e inmigrantes					
12. Grado de conflictividad social					
13. Aislamiento espacial					
14. Escasez de infraestructuras y equipamientos					
15. Grado de accesibilidad					
16. Estado conservación de viviendas					
17. Grado de limpieza y conservación viario					
18. Nivel de ruidos					
19. Nivel de olores					
20. Estado general de las viviendas					

Fuente: Elaboración propia.

Para la recogida de información y el posterior análisis DAFO se acudió a personas (N=20) que cuentan con la suficiente cualificación y experiencia en este campo de estudio, así como otras, que, por su experiencia de vecindad, viven cada día estas circunstancias. El principal criterio de selección de expertos fue asegurarnos que conocían bien el espacio estudiado y la forma de vida de sus vecinos, de hecho, se acudió a personas que habían tenido responsabilidades como educadores sociales, miembros de las asociaciones de vecinos, comerciantes y hostelería con años de permanencia en los barrios estudiados. A lo largo de

las entrevistas, se crearon momentos de gran interacción entre el entrevistador y los entrevistados; a través de un cuestionario semiestructurado pero abierto a matizaciones, se recogió la información de forma transversal, es decir: recogida de una sola vez con el objetivo de estudiar fenómenos presentes en el momento de realización de la entrevista, obteniendo estimaciones generales de las variables, comparaciones entre subgrupos (miembros de las asociaciones que integran los barrios, técnicos de servicios sociales, comerciantes, personas con responsabilidad política) y relaciones entre variables.

Las entrevistas se realizaron a personas representantes de los diversos colectivos entre los meses de febrero a abril de 2018, de los que se obtuvo una gran cantidad de información cualitativa. Se asignó un código a cada una de las personas entrevistadas de tal forma que fuese fácil identificar las respuestas de cada participante, el perfil de los técnicos municipales fueron en su caso asistentes sociales que trabajan en los propios barrios en sedes localizadas allí, y que también se desplazan a otros barrios de la ciudad, respecto a los responsables de la administración destacamos la intervención de dos concejales y dos jefes de negociado, en el caso de las patronales de hostelería y comerciantes participaron miembros de la junta directiva de ambas asociaciones al igual en la asociación de vecinos de barrios próximos como La Paz-La Fama, San Andrés, Espíritu Santo/ Espinardo y Buenos Aires/Infante (cuadro 2).

CUADRO 2
Colectivos de participantes en las entrevistas

Colectivo	Nº entrevistas	Código
Técnicos Servicios Sociales	4	TE1-TE4
Miembros de la Asociación de Vecinos	4	AV1- AV4
Miembros de asociación de comerciantes	4	AC1-AC4
Miembros de Patronales de Hostelería	4	PH1-PH4
Responsables de la Administración	4	AD1-AD4

Fuente: Elaboración propia.

En total fueron concertadas veinte entrevistas; conviene dejar constancia que la mayoría de las entrevistas realizadas fueron atendidas por los consultados, aunque a pesar de reiterados intentos y hasta compromisos previamente adquiridos no fueron realizadas un total de tres entrevistas, lo que al final nos dejó un resultado de diecisiete entrevistas realizadas de forma plena.

La muestra de informantes, su amplia experiencia y larga trayectoria profesional, la variedad de responsabilidades desempeñadas, les hace conocedores del sistema de organización y problemáticas de estos barrios. Estas características nos aseguran una información amplia y diversa, que al proceder de fuentes variadas y complementarias, enriquecen la visión por nosotros

pretendida, al igual que su diversidad en edades y funciones desempeñadas, evidentemente surgieron algunas dificultades en la muestra ya que no existieron suficientes informantes para cubrir todos los barrios estudiados, lo que se pudo compensar con la ventaja de que algunos técnicos del Ayuntamiento de Murcia eran conocedores por su trayectoria de los diferentes barrios. En general, los colectivos participantes se mostraron receptivos con el tema y muy conscientes de los cambios que se están produciendo en la sociedad y economía de la zona en el tiempo presente. En la elaboración previa al propio análisis DAFO se realizó una matriz que representara puntos clave para abordar el conjunto de los procesos estudiados (cuadro 3).

CUADRO 3
Matriz DAFO

	<i>Oportunidades</i>	<i>Amenazas</i>
<i>Fortalezas</i>	¿Qué oportunidades externas pueden ser aprovechadas por las fortalezas internas?	¿Qué amenazas externas pueden ser contrarrestadas por las fortalezas internas?
<i>Debilidades</i>	¿Qué oportunidades externas pueden ser aprovechadas si se superan las debilidades internas?	¿Qué amenazas externas no pueden ser contrarrestadas si no se superan las debilidades internas?

Fuente: Elaborado por el autor a partir de ESPEJO (2013).

3. ÁREA DE ESTUDIO

La ciudad de Murcia alberga, dentro de su estructura urbana, una serie de barrios que por sus características morfológicas y poblaciones presentan un mayor índice de conflictividad, y esencialmente de exclusión social, e incluso marginalidad acentuada (SERRANO y MARTÍNEZ, 2012). Estos espacios están identificados en el conjunto urbano de la ciudad Murcia presentando, entre otras circunstancias, la degradación de las edificaciones, aislamiento social (URTEAGA, 2012), saturación de las viviendas en cuanto a la ocupación de personas, e incluso suciedad y falta de seguridad como variables más destacadas, lo que contrasta con una localización, junto a otros barrios de gran dotación ambiental y de población con mayor nivel sociocultural y económico, proliferando edificios dedicados a equipamientos colectivos de excelente calidad constructiva.

3.1. Los barrios más desfavorecidos

El municipio de Murcia con 443.243 habitantes en el año 2017 ocupa el séptimo puesto de mayor población del estado español. En orden a la jerarquía urbana rebasa los límites estrictamente administrativos atrayendo otros espacios como por ejemplo la vega baja alicantina; en Murcia-capital se localizan todas las Consejerías y el Gobierno Regional, se alberga una importante oferta hospitalaria pública y privada, es sede de las principales entidades de crédito, tiene una extraordinaria dotación en equipamientos comerciales y deportivos, es nudo de comunicaciones terrestres y reúne las principales instituciones culturales y educativas.

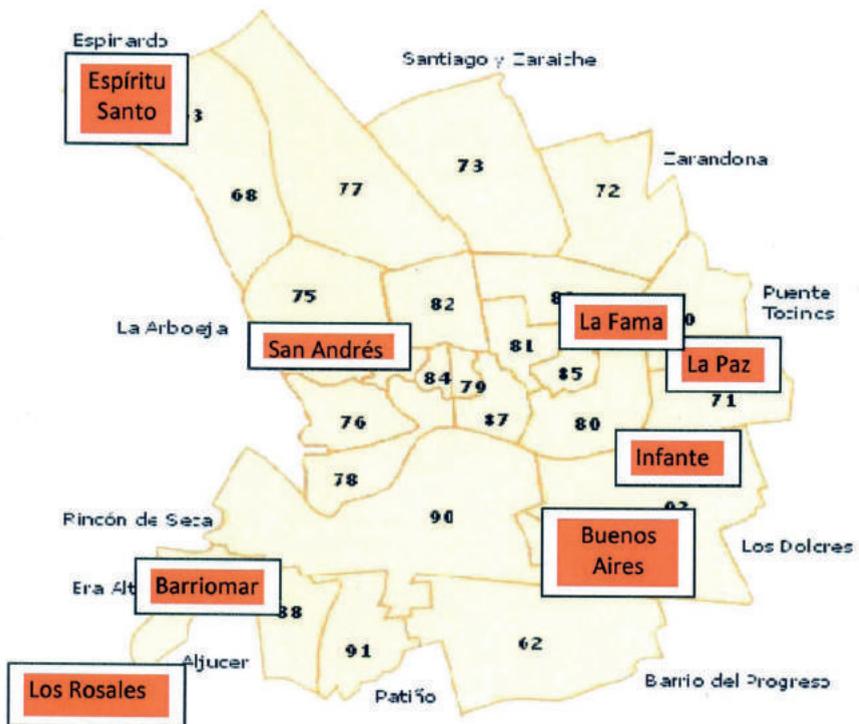
A pesar de tan grandes dotaciones, el fenómeno de la pobreza y exclusión social (SOLANA *et al.*, 2016), está presente en las calles y barrios de la ciudad; los datos señalan a 27.441 personas excluidas (HERNÁNDEZ, 2013: 200), lo que significa un 6,24% del total de habitantes. Instituciones públicas como Servicios Sociales del ayuntamiento y privadas como Caritas, Jesús Abandonado o Cruz Roja suponen una ayuda imprescindible para salir de esta situación que lógicamente se ha visto incrementada a partir de la crisis iniciada en 2007 y que todavía no ha sido superada por los colectivos más desfavorecidos (INFORME FOESSA, 2015) generando dinámicas consideradas de estancamiento o empobrecimiento progresivo (PALACIOS, 2005 y 2013).



Figura 1. Estado degradación en barrio de La Paz. Fuente: Elaboración propia.



Figura 2. Estado degradación viviendas en barrios La Fama (a la izquierda) y Espíritu Santo (a la derecha). Fuente: Elaboración propia (izqda.) y www.blogs.laverdad.es (dcha.)



Mapa 1. Barrios de Murcia con problemáticas sociales. Fuente: Elaboración propia.

Se han seleccionado un total de ocho barrios que cumplen la definición de zona o barrio desfavorecido como área geográfica caracterizada por la existencia de una alta concentración de grupos de población con pocos recursos económicos debido a la precarización laboral, baja cualificación laboral y cultural, carencia de habilidades sociales persistentes en el tiempo, que les limitan participar en la vida social, económica y cultural, lo que conlleva a una elevada vulnerabilidad a la exclusión social (HERNÁNDEZ, 1997 y 2001). Estos son (mapa 1): La Paz, La Fama (MORALES, 2014), Barriomar, Buenos Aires, San Andrés, Los Rosales, El Infante y El Espíritu Santo. Albergan un total de 45.703 habitantes de los que 27.441 se pueden considerar con problemas de exclusión social (6,21% del total de la población de la ciudad, según el padrón de 2015). Estos espacios por regla general suelen contar con viviendas de mala calidad, ocupadas por grupos de familias con formas de vida y costumbres diversas, asociadas a veces a actividades marginales, que pueden provocar conflictos y problemas de convivencia.

3.2. El precio de la vivienda, un indicador de segregación espacial significativo

El precio del suelo es un factor esencial en la comprensión de la estructura de las ciudades, ya que determinará en gran parte el uso al que se destina. El conocer el precio real de la vivienda no está exento de dificultades (GONZÁLEZ y LÁZARO, 2014:15-16). Los datos oficiales del valor del suelo de los índices empleados por el ayuntamiento para establecer el valor del impuesto municipal sobre el incremento del valor de los terrenos, más conocido como plusvalía, abarcan en Murcia el periodo 1956-1988. Hoy se emplean los datos del catastro para la misma finalidad. Pero los valores no son los precios, para establecer un precio de mercado, es necesario que ese bien, salga al mercado en algún momento. Dejando aparte lo segmentado del mercado inmobiliario, y que las viviendas sociales no son ofertadas por las inmobiliarias, podemos considerar que una fuente de interés es la propia encuesta, que se ha realizado a varias inmobiliarias ubicadas en la ciudad y a empresas dedicadas a la construcción. Los precios de mercado arrojados por estas fuentes evidentemente siempre son alcistas, ya que responden a una oferta que será matizada por la demanda. Algunas inmobiliarias como Corporación, Bascuñana, Franco o Nueva Murcia cuantifican entre un 10-20% el reajuste de la negociación entre vendedores y compradores.

Los precios del suelo y su evolución son el resultado de la compleja interacción de una serie de factores que pueden concretarse en físicos, económicos, técnicos y de comportamiento (ANDRÉS, 1988). Los precios del suelo tienden a ser más elevados, a medida que se incrementa la demanda sobre ese territorio, lo que a veces responde al nivel socioeconómico de los habitantes de un barrio o distrito. En ocasiones la proximidad o alejamiento al centro urbano, establece para el caso de Murcia, una serie de coronas o escalas, sobre las cuales va disminuyendo el precio de la vivienda y por consiguiente incide en el tipo de población que puede acceder a la adquisición de una vivienda. Podemos afirmar que la estructura de los precios del suelo en cada una de las categorías refleja la dinámica de cada barrio, así el mayor uso de espacios comerciales o de oficinas es equivalente al aumento del precio de los inmuebles.

En la evolución de los precios del suelo tiene una gran influencia la coyuntura económica, que también influye en las diferencias entre barrios. Así, la configuración a partir de los años 60 de la industria hortofrutícola provocó una mayor demanda de suelo. Los primeros núcleos industriales se distribuyeron en diferentes sectores de la ciudad y de su área de influencia (Alguazas, Alcantarilla o Molina de Segura). De esta forma, estas áreas se vieron favorecidas por una morfología de calles anchas y de fácil accesibilidad. Lo que corrobora la afirmación de GRANELLE (1969) en relación a que la formación de los precios del suelo en una ciudad está, principalmente relacionada con la accesibilidad de cada lugar al centro urbano. La proximidad a las líneas de comunicación como carreteras o líneas de autobús, la distancia en línea recta a las intersecciones más cercanas de las vías de primer orden, que es donde los precios adquieren su valor máximo. Por último, la dotación funcional es determinante, la presencia de comercio, servicios públicos como colegios, centros de salud, espacios verdes. En una misma manzana de calle el precio puede variar enormemente dependiendo de la forma de la parcela y disposición en el plano, no es lo mismo una parcela en esquina de manzana que da a dos calles que una parcela con salida exterior a una sola calle y que tenga forma longuera.

A la hora de observar el valor de una parcela es importante tener en cuenta factores determinantes como su perímetro, accidentes topográficos, edificios que la rodean, tipo de calle, perspectiva urbana desde el sitio donde nos encontramos. Así se puede decir que el precio medio para una ciudad tiene múltiples matices en función de las características de sus barrios (GONZÁLEZ y LÁZARO, 2014). Para ello, se ha establecido una metodología que ayude a determinar, de una forma rápida y operativa, el precio de la vivienda. Se basa en la observación de un conjunto de cuatro variables que se considera que inciden en un solar: Localización, Urbanismo y Arquitectura, Servicios/Comunicaciones y Medio Ambiente, que serán matizadas por el precio de las viviendas establecido por la oferta inmobiliaria. Pongamos un ejemplo, para obtener los resultados que después se indicaran. Estableceremos una tarea de comparación entre los barrios objeto de este estudio, que tienen un carácter marginal o periférico, con aquellos barrios próximos a estos, pero con un mayor nivel socioeconómico y cultural. De esta manera se evidencia como el precio de la vivienda es directamente proporcional al tipo de barrio, de hecho, en Murcia, esta polarización es muy significativa y diferenciadora. A continuación, señalamos dos ejemplos en donde se aplica la fórmula que nos permitirá obtener el Valor Medio del suelo (V.M.), componiéndose de la siguiente manera:

$$V.M. = \frac{EVMn}{EYn} \times Y1$$

De donde:

- | | |
|-----------|---|
| 1. VM = | 5. Valor medio. |
| 2. EVMn = | 6. Suma media de testigos del precio de venta en m ² |
| 3. EYn = | 7. Suma media de los valores aplicados. |
| 4. Y1 = | 8. Media de las cuatro variables aplicadas. |

CUADRO 4

Valoración del precio de la vivienda en el Barrio de La Fama a partir de anuncios inmobiliarios (2018)

Vivienda	m ²	Precio venta	Valor Y1	Fecha	Fuente
c/ Santa Rita	100	548	4	24/06/2018	El idealista
c/ Ceuta	90	723	6	23/06/2018	El Idealista
Plaza Salamanca	90	605	5	30/06/2018	Corporación
Valores		625,33 EVMn	5 EYn		

Calificación según las cuatro variables a través de la observación directa y consulta a las inmobiliarias estudiadas.

1º Localización.....	3
2º Urbanismo y Arquitectura.....	1
3º Servicios y Comunicaciones.....	2
4º Medio Ambiente.....	1
Suma de valores	7

Sustituyendo la fórmula:

$$VM = \frac{625,33}{5} \times 7 = 875,46 \text{ €/m}^2$$

CUADRO 5
*Valoración de la Vivienda junto al Campus Universitario de La Merced
a partir de anuncios publicitarios*

Vivienda	m ²	Precio venta	Valor YI	Fecha	Fuente
Avda. Rector Loustau	115	1690	8	10/06/2018	Habitaclia
Paseo Menéndez Pelayo	127	1723	9	29/05/2018	El Idealista
C/Obispo Frutos	105	1450	7	7/06/2018	Abad
Valores		1621EVMn	8EYn		

Calificación según las cuatro variables a través de la observación directa y consulta a las inmobiliarias estudiadas.

1º Localización.....	4
2º Urbanismo y Arquitectura.....	2
3º Servicios y Comunicaciones.....	3
4º Medio Ambiente.....	1
Suma de valores	10

Sustituyendo la fórmula:

$$VM = \frac{1621}{10} \times 10 = 2026,25 \text{ €/m}^2$$

Aplicando esta metodología de muestra en los barrios objeto de nuestro estudio, obtenemos una media de precio del suelo que puede oscilar entre los 527,14 €/m² en el Barrio de Los Rosales y los 3.277,29 €/m² en la Gran Vía Escultor Salzillo de Murcia, lo que evidencia:

CUADRO 6
*Muestra del precio medio de la vivienda por m² en los
barrios con exclusión social en Murcia*

Nombre del barrio	Precio medio de la vivienda (€)
La Paz	660,33
La Fama	875,46
Barriomar	867,21
San Andrés	1.212,52
Buenos Aires	972,81

Los Rosales	527,14
Infante	1.089,92
Espíritu Santo	532,10
Total Media	842,18

Fuente: Elaborado por el autor a partir de los datos aportados por varias inmobiliarias de Murcia.

Esta media se puede cuatruplicar y quintuplicar en otros barrios de la ciudad:

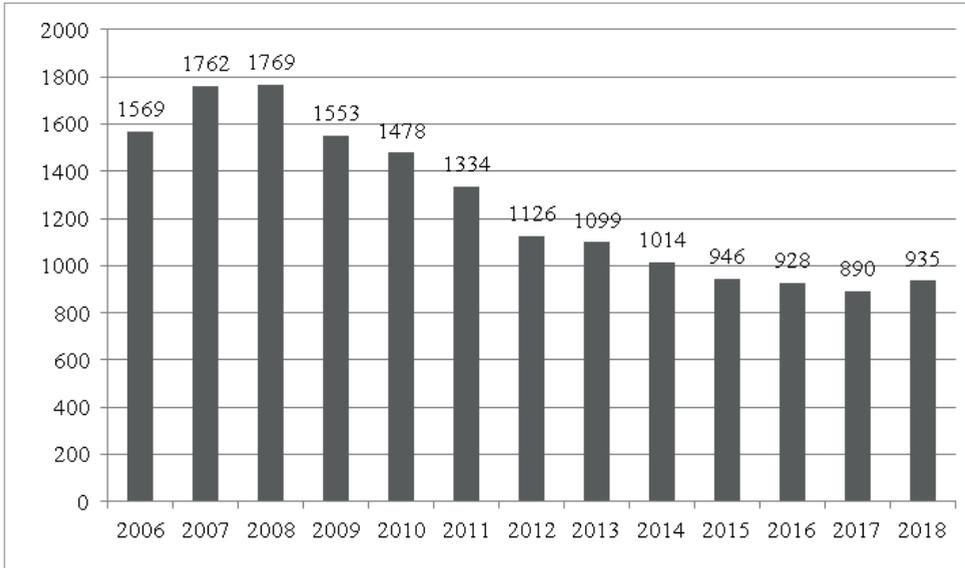
CUADRO 7
Muestra del precio medio de la vivienda por m2 en los barrios sin exclusión social en Murcia

Nombre del barrio	Precio medio de la vivienda (€)
Gran Via Escultor Salzillo	3.277,29
La Flota (Avda. Juan de Borbón)	2.261,62
Universidad (La Merced)	2.026,25
San Antón (La Seda)	2.102,67
El Carmen (Plaza Camachos)	1.309,21
Vistalegre (Junto a Hospital Morales)	1.042,10
Ronda Norte	1.694,44
Paseo Alfonso X El Sabio	2.931,07
Total Media	2.082,58

Fuente: Elaborado por el autor a partir de los datos aportados por varias inmobiliarias de Murcia

Finalmente, acudiendo a datos globales de tasación de inmuebles para el conjunto de viviendas de la ciudad de Murcia, la empresa TIMSA ofrece una serie de precios medios de la vivienda libre en Murcia para el periodo 2006-2018 que oscilan entre los 1769 €/m² para el año 2008 y los 890€ para el año 2017. En el gráfico 1 ofrecemos las cifras de esta evolución. Queda patente que los barrios estudiados y caracterizados por la aparición de exclusión social nunca alcanzaron las medias generales de la ciudad mientras que los otros barrios siempre se han situado muy por encima.

GRÁFICO 1
 Mapa de precios medios de vivienda en Murcia en €/m²



Fuente: Elaborado a partir de datos de TIMSA (2018).

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La exclusión tiene un rastro en la morfología urbana (ZÁRATE, 2012); tal como señalamos en el cuadro 8, tenemos al menos ocho espacios urbanos en donde viven personas en condiciones menos favorables que el resto de sus convecinos por razones de equipamientos, antigüedad de las viviendas o condiciones internas de habitabilidad.

CUADRO 8
 Barrios de exclusión social en Murcia (2013)

Nombre del barrio	Habitantes Total	Habitantes en exclusión	% exclusión social	% Índice Extranjería	Superficie en Ha.	Viviendas ocupadas
La Paz	5565	5565	100	22	33,01	1757
La Fama	7776	2470	31.76	22	6,34	624
Barriomar	4138	4138	100	31	219,93	1220
San Andrés	2390	2390	100	17	21,07	748
Buenos Aires	3010	3010	100	24	12,18	923

Los Rosales	4421	4421	100	44.27	22,23	1571
Infante	14576	1620	11.11	15	5,50	457
Espíritu Santo	3827	3827	100	10	74,72	1186
Totales	45703	27441	60.04	24.32	389,48	6886

Fuente: Elaborado por a partir de los datos aportados por Serrano y Martínez en HERNÁNDEZ (2013: 191-219)

4.1. La progresiva degradación de viviendas residenciales y equipamientos colectivos: iniciativas promovidas

Los análisis realizados y el trabajo de campo ayudan a establecer premisas que permitan llevar a cabo acciones de mejora en estos entornos sociales (IÑIGUEZ, 1992), destacando entre ella el fomento del movimiento ciudadano a través del asociacionismo y la conciencia educativa ante el cuidado, mantenimiento de equipamientos y servicios comunitarios de los barrios, para ello el trabajo educativo es crucial, también la creación de un mayor número de oportunidades de promoción social, cuestionando prejuicios y modos de vida, especialmente en determinados colectivos de inmigrantes y etnia gitana que siguen apartados en el ámbito de las decisiones de planificación social.

Se realizarán propuestas para una mayor implicación en la recuperación integral de los barrios, solicitando la intervención o de forma coordinada de las áreas de servicios sociales, urbanismo, empleo, educación y sanidad, y la posibilidad de puesta en marcha de programas europeos tipo URBAN; un ejemplo lo tenemos en el Barrio del Espíritu Santo en la pedanía de Espinardo (ARIAS, 2000b), en donde este proyecto a iniciativa del Ayuntamiento de Murcia fue aprobado por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda y cuyo importe total asciende a la cantidad de 10.745.651 €, financiado por el Ayuntamiento de Murcia en un 30% y el 70% restante por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), creado por la Unión Europea para impulsar la cohesión social en todo el territorio de la Unión para financiar las reformas estructurales que precisan estos barrios generalmente en un nivel medio-alto en la degradación ambiental. La mayoría de las construcciones proceden de los años 60 y no han sufrido intervenciones de reformas estructurales lo que incide en un aspecto de viviendas degradadas, poco conservadas y en estado avanzado de degradación en algunos casos.

Generalmente estos barrios albergan una instalaciones comerciales de una oferta limitada y de menor calidad, aunque la proximidad a otros espacios comerciales de mayor dotación resulta cercana; por ejemplo en el Barrio de la Paz en un radio de un kilómetro aparecen dos centros comerciales: Eroski (Infante Juan Manuel) y Continente (Atalayas) así como supermercados de tamaño medio (Mercadona en Torres Azules o Lidl en Avenida Juana Jugán) o importantes espacios hoteleros como Nelva, Rosa Victoria o Agalia, lo que denota una manifiesta proximidad entre estos barrios con importante grado de exclusión y otros de un nivel medio-alto de la población, que están separados generalmente

por una avenida o calle de gran capacidad; un ejemplo claro sería el barrio de La Paz y la Ronda de Levante y Avenida 1º de Mayo como ejes o nodos de gran intensidad de tráfico.



Figura 3. Barrios de La Paz y La Fama delimitados por la Ronda Norte y Avda. 1º de Mayo

Fuente: Google Earth.

4.2. Condiciones socioeconómicas de la población: integración y exclusión

El padrón municipal continuo de habitantes es una fuente para el conocimiento de la población de primer orden, aunque no refleja datos de gran trascendencia para nuestro trabajo como serían niveles de renta, cualificación profesional, niveles de empleo y otros índices socioeconómicos. Esta circunstancia nos ha conducido hacia una aproximación basada en otras fuentes consultadas como han sido las informaciones suministradas por los trabajadores sociales del ayuntamiento de Murcia que desarrollan su labor en el barrio, algunos de ellos con más de quince años en este espacio como lugar habitual de trabajo y por tanto buenos conocedores de las familias. Estimamos dicha información es suficiente y fiable, por ejemplo, en la relación a la solicitud de ayudas sociales el colectivo de gitanos sería el que porcentualmente más las solicita para el pago de recibos, ayuda de material escolar o vales de comida. El colectivo de inmigrantes estaría formado por personas provenientes de África (la mayoría de raza negra), del Magreb, latinoamericanos y población del este europeo (rumanos y búlgaros).

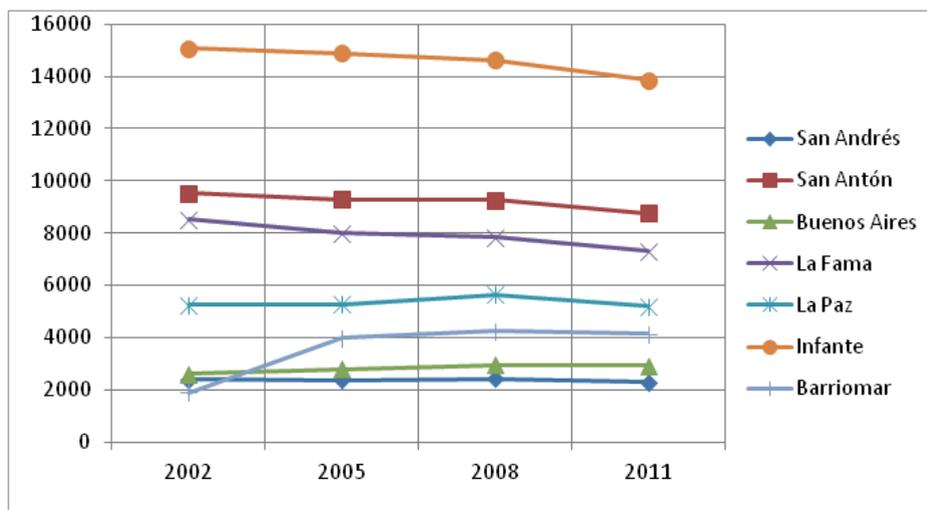
Los niveles de renta suelen ser bajos, muchas de estas personas trabajan de forma temporal, destacando en el caso de los gitanos la dedicación a la venta en mercadillos de diferentes ciudades y pueblos del entorno. En estas circunstancias el papel de la mujer gitana es fundamental para el desarrollo de esta actividad. Otros trabajos como la hostelería, cuidado de niños y ancianos o tareas agrícolas

serán las principales fuentes de obtención de recursos de estos colectivos que presentan trabajos precarios y discontinuos.

En relación al número de habitantes se observa la pérdida de peso específico poblacional de estos barrios en relación al conjunto de la ciudad. De hecho en una década ha pasado de ocupar en su conjunto el 11,98% (45.275 del total de habitantes: 377.888 en 2004) al 10,05% (44.444 del total de habitantes: 442.203 en 2014) del total del término municipal, teniendo también presente que la población del municipio aumenta en esta década en un 17,01% mientras que en estos barrios disminuye en un 1,83% lo que supone una disminución en el número de efectivos así como el aumento del envejecimiento poblacional. La salida de la población inmigrante de la ciudad debida a la crisis y la ampliación de espacios habitacionales en nuevos barrios en zonas periféricas han sido determinantes en esta tendencia al despoblamiento de las áreas centrales, aunque también señalamos otros factores como serían el alto nivel de concentración de inquilinos con la finalidad de disminuir costes de alquiler en las viviendas.

Observamos como la mayor parte de los barrios pierden población en la última década (Gráfico 2), exceptuando el barrio de Buenos Aires que pasa de los 2596 a 2917 habitantes (un aumento del 12,36%) y Barriomar que representa el mayor aumento y además de forma considerable (pasa de 1905 a 4140 habitantes, lo que representa un aumento del 46,01%).

GRÁFICO 2
Evolución demográfica de los barrios con mayor desigualdad social en Murcia



Fuente: Elaboración propia.

4.3. Análisis DAFO

El análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) es una herramienta que proporciona un diagnóstico sobre el estado de estos barrios murcianos, tanto a nivel interno como externo. Tendremos en cuenta aquellas amenazas u oportunidades que vienen de fuera, así como las oportunidades o fortalezas que van apareciendo. De la combinación de fortalezas con oportunidades surgen las potencialidades, las cuales señalan las líneas de acción más prometedoras para la mejora integral del barrio. Mientras que la combinación de debilidades y amenazas, nos advertirán de los riesgos y los desafíos a corto y medio plazo. En este sentido las autoridades políticas y colectivos sociales tendrán que emplearse a fondo para avanzar en la mejora de la calidad de vida de estos vecinos y el conjunto de los habitantes de la ciudad. Las entrevistas realizadas en donde el valor 0 equivaldría al nivel más bajo, menos considerado y por tanto peor valorado, mientras que el valor 5 significaría lo máximo, mejor valorado y más aceptado; en relación al ítem señalado se traducen en datos numéricos al hallar las medias o índices de saturación de cada participante en las entrevista que debieron valorar numéricamente, aunque también existe dentro del cuestionario una parte de respuestas abiertas con aportaciones a través de frases representativas que indicamos en varias tablas con la denominación de: «coincidencias» (cuadros 6, 8, 10 y 12).

Los principales descriptores que muestran la exclusión en la ciudad de Murcia, vendrían reflejados por orden de prelación, según las valoraciones realizadas por los informantes en la siguiente nube de palabras:



Figura 4. Descriptores generales de la exclusión social. Fuente: Elaboración propia.

Para los técnicos de Servicios Sociales y otros técnicos del Ayuntamiento predominan los conceptos de desempleo, desigualdad e inmigración como los más relevantes. Señalan que en estos barrios hay muchas personas en paro o con unos trabajos precarios e inestables, también la desigualdad económica y social en relación a otros barrios de la ciudad y por último el alto nivel de inmigrantes que viven en estos espacios. En menor grado de concreción hosteleros y comerciantes

indican que la pobreza y discriminación son los elementos destacables. Respecto a los representantes de las comunidades de vecinos destacan de una forma menos intensa aspectos como la suciedad y deterioro ambiental, inseguridad y viviendas en mal estado que no llegan a convertirse en chabolas. Finalmente, algunos de los informantes entrevistados mencionan la presencia de gitanos como un aspecto que perturba la vida de los demás por sus costumbres y la implicación de algunos de ellos en la venta de drogas, así como cierto racismo existente entre los diferentes colectivos que habitan en los barrios.

Resaltamos varios aspectos sobre la valoración de los barrios que presentan exclusión social a través de los comentarios que realizan algunos entrevistados:

En relación a las viviendas, se observa en los últimos años un aumento del número de personas por piso, de hecho, en algunos de ellos conviven varias familias lo que les obliga a compartir lugares comunes como la cocina y el baño. Es cierto que ahorran frente al pago de los alquileres pero su baja calidad de vida y conflictividad van en aumento (TE-2)^o

Este barrio (La Paz) es como una especie de isla rodeado de instalaciones de gran nivel comercial, educativo e incluso hotelero. Pasar de una realidad a otra resulta tan fácil como cruzar una ancha calle que lleva desde la pobreza y marginación al buen nivel de vida y la comodidad. (AV-1)

4.3.1. Debilidades

Las debilidades se refieren a todos aquellos elementos, recursos, habiliades y actitudes que aparecen en los barrios y que constituyen barreras para lograr un espacio sostenible, agradable y seguro para sus habitantes. Se utilizan indicadores variados como la ocupación de las viviendas, índices de paro, niveles educativos, grado de seguridad o estado general de las infraestructuras o viviendas existentes. La suma de todas las variables nos indicará una valoración global que reflejará que cuando más alta sea la valoración de la exclusión será mayor su grado de existencia.

CUADRO 9
Valoración DAFO de las debilidades de los barrios de Murcia

	La Paz	La Fama	Barriomar	San Andrés	Buenos Aires	Los Rosales	Infante	Espíritu Santo
Alta ocupación vivienda	4	4	4	3	3	4	3	4
Alto índice de Paro	4	4	2	1	3	4	1	3
Baja cualificación profes.	3	2	4	1	3	5	1	4

Bajos niveles educativos	5	4	4	3	3	5	2	5
Baja capacidad económica	4	4	4	3	4	5	2	5
Alta precariedad laboral	5	3	3	3	3	5	3	5
Alta economía sumergida	4	4	3	4	3	4	2	4
Alta delincuencia	4	3	3	2	3	4	1	4
Alto nivel de Drogas	4	4	2	2	2	4	1	3
Baja actividad económica	4	4	4	3	3	4	2	3
Alta población inmigrante	3	3	3	4	2	3	2	3
Alta conflictividad social	3	3	2	2	2	4	2	3
Alto aislamiento espacial	4	2	2	2	2	4	1	3
Bajas infraestructuras	3	3	2	2	3	3	1	4
Nivel accesibilidad débil	1	2	2	1	3	2	1	3
Viviendas precarias	4	3	3	2	3	4	2	4
Limpieza viario deficiente	2	3	2	1	2	3	2	3
Nivel de ruidos y olores	2	1	1	1	2	3	1	2
Total	63	56	50	38	49	66	30	65
Media	52,12							
Desviación sobre la media	+10.8	+3.8	-2.12	-14.12	-3.12	+13.88	-22.12	+12.88

Fuente: elaboración propia

El análisis indica que los barrios que presentan mayores debilidades (puntuaciones más altas) serían: Los Rosales (66 puntos) Espíritu Santo (65 puntos) y La Paz (63 puntos), mientras que los menos puntuados y por tanto con mejores niveles en cuanto a las debilidades serían: Infante (30 puntos) y San Andrés (38 puntos). De hecho, estos dos últimos barrios presentan un tamaño reducido que

se halla bordeado de barrios de nivel medio alto. En el cálculo de la desviación sobre la media alcanzada en los ocho barrios (52.12) se observan contrastes muy importantes entre Infante (-22.12) o San Andrés (-14.12) en relación a Los Rosales (13.88) o El Espíritu Santo (12.88).

En las entrevistas realizadas se muestran respecto a las cuestiones señaladas diversas características (cuadro 6) como la falta de apego, necesidad de encontrar trabajo e inaplazable voluntad de aprender a leer y escribir el castellano para así disfrutar de un espacio en donde muchas cosas están por descubrir.

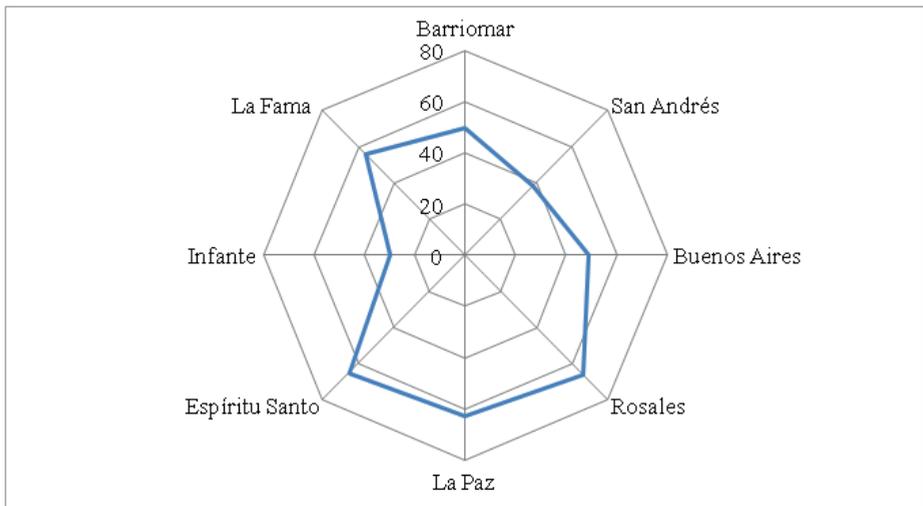
CUADRO 10
Opiniones destacadas sobre debilidades de los barrios de Murcia

COINCIDENCIAS
- La preferencia para vivir en estos barrios por parte de otros habitantes de la ciudad es nula.
- Aparecen focos de drogas en determinadas viviendas, por ejemplo, en el denominado «Chalet» que es un bloque de viviendas abandonado en el barrio de La Paz o varios bloques en la calle de Santa Rita en el barrio de La Fama.
- Existe un gran aislamiento social en relación a los miembros de la étnica gitana, también de colectivos de raza negra y magrebí.
- La mayor parte de los habitantes de estos barrios tienen trabajos temporales, baja cualificación profesional y el nivel de paro está por encima de la media de la ciudad.
- El nivel de estudios alcanzado es bajo, apenas existen titulados universitarios.
- Existe una situación de estancamiento a lo largo del tiempo, de hecho, en épocas de bonanza económica, se inició un relevo: salieron los que alcanzaron mejores niveles de renta y llegaron otros de rentas similares o inferiores.
- El tradicional machismo gitano perjudica la promoción social de la mujer, son muchas las que desearían adquirir mayor nivel cultural y son frenadas por la actitud de los maridos que no les dejan suficiente libertad.
- No se prevén en los próximos años actuaciones que puedan mejorar las infraestructuras de estos barrios, lo que genera poca atracción para la instalación de futuros vecinos.
- El precio del suelo se mantiene estable e incluso a la baja por la difícil preferencia a vivir en barrios de poca calidad ambiental y cierta inseguridad.
PARTICIPANTES
TE 1-2 , AV-2, AC 1-3, PH-3

Fuente: Elaboración propia

A fin de hacer más significativo el apartado dedicado a las debilidades, mostramos un gráfico en forma de estrella para hacer más visible estas carencias de los barrios estudiados en Murcia con la finalidad de mostrar las características que constituyen los principales impedimentos para un desarrollo integral de estos barrios, en dicho gráfico se observan como los barrios de Espíritu Santo, Rosales y La Paz alcanzan los niveles más altos de exclusión situados por encima del 65%, mientras que el Infante se situaría en el más bajo con un 30%.

GRÁFICO 3
Nivel comparativo de exclusión sobre debilidades entre los barrios estudiados



Fuente: Elaboración propia

4.3.2. Amenazas

Las amenazas son situaciones negativas, externas a la realidad de los barrios, que pueden atentar contra estos, por lo que, llegado al caso, puede ser necesario diseñar una estrategia adecuada para poder sortearlas. Se indican un total de seis indicadores significativos sobre estas amenazas: vulnerabilidad social, problemas de convivencia, envejecimiento poblacional, degradación constructiva y niveles de seguridad ciudadana.

CUADRO 11
Valoración DAFO de las amenazas de los barrios de Murcia más vulnerables

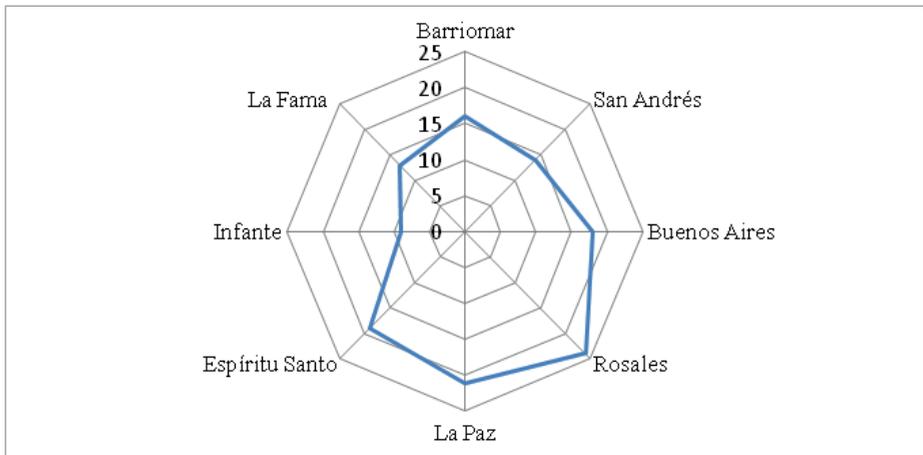
	La Paz	La Fama	Barriomar	San Andrés	Buenos Aires	Los Rosales	Infante	Espíritu Santo
Vulnerabilidad social	4	3	3	2	3	4	2	4
Problemas convivencia	3	2	2	2	4	5	1	4
Envejecimiento población	3	1	3	3	2	3	2	1
Aumento degradación	4	2	2	3	3	4	1	4
Incremento inseguridad	3	2	3	2	3	4	1	4
Falta de inversiones	4	3	3	2	3	4	2	2
Total	21	13	16	14	18	24	9	19
Media 16,75								
Desviación sobre la media	+4,25	-3,75	-0,75	-2,75	+1,25	+7,25	-7,75	+,25

Fuente: Elaboración propia

Los barrios que sufren perspectivas más negativas en cuanto a su crecimiento y desarrollo serían Los Rosales (24 puntos), La Paz (21 puntos) y Espíritu Santo (19); mientras que los menos afectados serían: Infante (9 puntos) y La Fama (13). En las entrevistas realizadas se muestran respecto a las cuestiones señaladas las siguientes características (cuadro 12).

GRÁFICO 4

Nivel comparativo de exclusión sobre amenazas entre los barrios estudiados



Fuente: Elaboración propia

CUADRO 12

Opiniones destacadas sobre amenazas de los barrios de Murcia

COINCIDENCIAS
<ul style="list-style-type: none"> - Paro, crisis y desempleo son denominadores comunes en los barrios. - Tensión y posibles enfrentamientos entre los miembros de la etnia gitana y los inmigrantes, también entre colectivos de magrebíes y miembros de raza negra (Los Rosales). - Envejecimiento poblacional generalizado superior a otros barrios de la ciudad. - Envejecimiento y deterioro de las construcciones y equipamiento de las viviendas, por ejemplo, en algunos bloques no funciona el ascensor por falta de pago lo que dificulta la accesibilidad (algunos bloques tienen diez plantas, como el caso de La Fama o Infante). - Saturación de algunas viviendas por reagrupamiento familiar. - Se detectan pisos «patera» para inmigrantes (Barrio La Paz, Rosales y Espiritu Santo). - Degradación medioambiental: vertido de residuos orgánicos y enseres en la calle. - Incremento del nivel de inseguridad por la noche en el entorno de la calle Santa Rita (La Fama), barrio del Espiritu Santo, c/ Río Ebro (La Paz) o C/ Girasoles (Los Rosales).
PARTICIPANTES
TE-3, AV-1, AD 1-2

Fuente: Elaboración propia

4.3.3. Fortalezas

Las fortalezas son todos aquellos elementos internos y positivos que pueden ayudar a mejorar la exclusión social que en mayor o menor medida tienen estos barrios. Se trata de características intrínsecas de los barrios forjadas a lo largo

del tiempo que se constituyen en elementos valiosos para una evolución en la necesaria mejora de los mismos. A través de un total de cinco ítems se reflejan las fortalezas que caracterizan estos barrios: localización, transportes e instalaciones públicas, estabilidad de las familias y nivel de propiedad de las viviendas frente a la situación de alquiler que resulta más precaria e inestable.

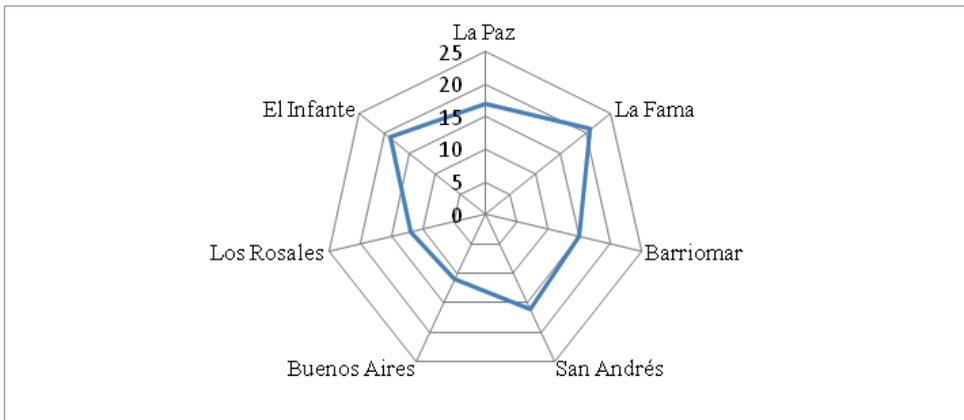
CUADRO 13
Valoración DAFO de las fortalezas de los barrios de Murcia más vulnerables

	La Paz	La Fama	Barriomar	San Andrés	Buenos Aires	Los Rosales	Infante	Espíritu Santo
Buena localización urbana	3	4	2	4	3	3	4	2
Buen transporte público	5	5	3	3	2	2	4	1
Instalaciones públicas	3	5	3	3	2	3	3	2
Familias estables	3	4	3	3	2	2	4	3
Viviendas en propiedad	3	3	4	3	2	2	4	3
Total	17	21	15	16	11	12	19	11
Media	15,25							
Desviación sobre la media	+1,75	+5,75	-0,25	+0,75	-4,25	-3,25	+3,75	-4,25

Fuente: Elaboración propia

Los barrios que presentan menos fortalezas serían Los Rosales (12 puntos), Buenos Aires (11 puntos) y Espíritu Santo (11 puntos); mientras que los mejores valorados serían: Infante (19 puntos) y La Fama (21). En las entrevistas realizadas se muestran respecto a las cuestiones señaladas las siguientes características (cuadro 10).

GRÁFICO 5
Nivel comparativo de exclusión de fortalezas entre los barrios estudiados



Fuente: Elaboración propia

CUADRO 14
Opiniones destacadas sobre fortalezas de los barrios de Murcia

COINCIDENCIAS
<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación extraordinaria en el primer ensanche de Murcia, próxima al Campus Universitario de La Merced, Consejerías de Educación, Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Servicios Sociales, Hospital Reina Sofía, Polideportivo municipal, colegios públicos y concertados y otros servicios públicos y privados como varias farmacias, supermercados, grandes superficies y locales de ocio y restauración. - Gran accesibilidad a vías públicas de alta capacidad como: Avenida La Fama (La Paz y La Fama), Ronda Sur (Infante) o Avda. Primero de Mayo (Los Rosales). - Instalación dentro de algunos barrios de una delegación de Servicios Sociales: «Centro de acción comunitaria», atendido por profesionales del ayuntamiento de Murcia (Los Rosales, Espíritu Santo y La Fama). - Existe un alto número de familias asentadas en estos barrios desde hace años, lo cual garantiza estabilidad. (Infante, Buenos Aires y La Fama) - La mayor parte de las viviendas han pasado a propiedad tras varios años de pago de un alquiler social. - Las dimensiones de las viviendas son de tipo VPO, con al menos 90m² útiles, más de un 50% de las mismas están equipadas con equipos de aire acondicionado y otros electrodomésticos. - En el colectivo gitano, la existencia de la Iglesia Evangelista está siendo muy positiva ya que el compromiso de las personas que forman esta comunidad les evita caer en la droga o alcoholismo.
PARTICIPANTES
TE-4, AV-4, AC 2-4 y PH-4

Fuente: Elaboración propia

4.3.4. Oportunidades

Las oportunidades son aquellos factores, positivos, que se generan en el entorno y que, una vez identificados, pueden ser aprovechados para la mejora de los barrios. Se incorporan cinco dimensiones que valoran el nivel de iniciativa pública, la estabilidad de la población, existencia de programa URBAN para el caso del barrio del Espíritu Santo, las campañas de asociacionismo a nivel de vecinos y actividad comercial y la inserción de las nuevas tecnologías a través del acceso a internet en los hogares y equipamientos colectivos.

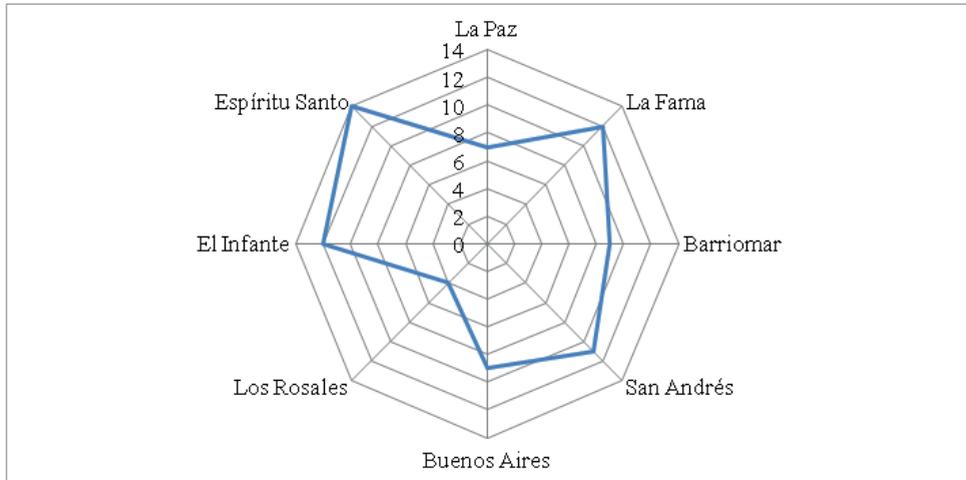
CUADRO 15
Valoración DAFO de las oportunidades de los barrios de Murcia
Fuente: elaboración propia

	La Paz	La Fama	Barrio-mar	San Andrés	Buenos Aires	Los Rosales	Infante	Espíritu Santo
Iniciativa pública	3	3	2	2	2	1	3	4
Estabilidad social	2	4	3	3	3	1	4	3
Programa URBAN	0	0	0	0	0	0	0	4
Campañas asociacionismo	1	3	2	3	2	1	2	2
Inserción de la TICs	1	2	2	3	2	1	3	1
Total	7	12	9	11	9	4	12	14
Media 9,75								
Desviación sobre la media	-2,75	+2,25	-0,75	+1,25	-0,75	-5,75	+2,25	+4,25

Fuente: Elaboración propia

Los barrios que presentan mayores oportunidades serían San Andrés (11 puntos), Infante (12 puntos) y Espíritu Santo (14 puntos); mientras que los peores valorados serían: La Paz (7 puntos) y Los Rosales (4). En las entrevistas realizadas se muestran respecto a las cuestiones señaladas las siguientes características (tabla 15).

GRÁFICO 6
Nivel comparativo de exclusión de oportunidades entre los barrios estudiados



Fuente: Elaboración propia

CUADRO 16
Opiniones destacadas sobre oportunidades en los barrios de Murcia

COINCIDENCIAS
<ul style="list-style-type: none"> - Promoción por parte del Secretario Gitano y los Servicios Sociales del Ayuntamiento de Murcia de muchas actividades de integración como talleres ocupacionales, alfabetización, etc. - La raza gitana que tradicionalmente ha tenido una gran movilidad, está experimentando más sedentarismo lo que ejerce una mayor estabilidad. - Los programas europeos de integración como URBAN, pueden servir de ayuda para la regeneración y mantenimiento de las infraestructuras del barrio. Un buen ejemplo de este desarrollo constituye el barrio del Espíritu Santo (Espinardo). - Desde los Servicios Sociales se promueven continuamente campañas de asociacionismo para la mejora de la calidad de vida del barrio. - La llegada de las nuevas tecnologías está repercutiendo en romper el aislamiento tradicional de los diversos colectivos, ya que ha traído iniciativas como la formación On line, etc.
PARTICIPANTES
TE-2, AV-3, AD-3 y PH-1

Fuente: Elaboración propia

5. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN: LA CIUDAD DE MURCIA ANTE EL RETO DE MITIGAR LAS DESIGUALDADES

La exclusión social es una realidad instalada en la mayor parte de los núcleos urbanos de nuestro planeta. En el caso de la ciudad de Murcia podemos distinguir al menos ocho espacios en donde esta problemática se encuentra más acentuada, aunque con matizaciones y peculiaridades destacadas. Ante ello se proponen una serie de intervenciones o propuestas de mejora que podrían ayudar a romper esta dinámica arraigada desde hace décadas.

5.1. Propuestas de carácter Físico o morfológico:

- Poner en marcha programas europeos tipo URBAN que puedan financiar las reformas estructurales que precisan estos barrios para hacerlos más sostenibles (RUEDA Y NAREDO, 1997). De momento **únicamente** han llegado al barrio del Espíritu Santo y no se prevén en otros barrios de la ciudad.
- Mejorar el mobiliario urbano existente, el hormigón y ladrillo visto son los únicos elementos constructivos tangibles y apenas existen equipamientos básicos como jardinería, farolas o bancos.
- Mejorar el control del precio del suelo, llevando a cabo políticas que faciliten la dotación de suelo residencial para su posterior ejecución mediante viviendas dignas a precios asequibles por la población con más dificultad económica.

5.2. Propuesta de carácter económico

- Fomentar en el interior de estos barrios la actividad comercial, actualmente es nula o de muy baja intensidad, de hecho los locales previstos para uso comercial se encuentran cerrados a excepción de algún bar, locutorio telefónico o tienda pequeña. Sería muy importante la aparición de un comercio más activo, por ejemplo instalación de franquicias, que generarían más vitalidad y dinamismo.
- La crisis económica aparecida en 2008 ha acelerado los procesos de exclusión social, la falta de trabajo y por tanto de ingresos económicos. Esto ha repercutido en una precarización de la vida cotidiana de las personas, de hecho ONGs como Cáritas o Jesús Abandonado han tenido graves dificultades para atender las demandas generadas de servicios básicos como la alimentación, el vestido o un lugar en donde poder alojarse en estos barrios desfavorecidos (PALACIOS, 2013). Los datos son relevantes, en la institución de Jesús Abandonado dispensaron en el año 2014 un total de 322.940 servicios, con 2816 pernотaciones.
- Detener la tendencia hacia el vaciamiento poblacional. Estos barrios cada vez se encuentran más envejecidos y con una población de bajo nivel económico y cultural, lo que augura un futuro muy incierto, salvo que se pongan en marcha iniciativas de regeneración urbana ambiciosas y serias que busquen el bien común y no la mera especulación urbanística (figura 5), tal como ocurrió con el fallido Plan López-Rejas propuesto en 2005 y que nunca llegó a iniciarse.

Para determinar el grado de exclusión social existente en el municipio de Murcia hemos detectado a través de nuestro trabajo que la misma se muestra de forma significativa, aunque a diferente escala en ocho barrios o unidades espaciales. Cada uno de estos espacios se encuentra bien delimitado por sus características morfológicas y sociales. La aplicación una metodología mixta de investigación a través de análisis cuantitativo y cualitativo, así como la síntesis que ofrece el análisis DAFO determina que los mayores niveles de desigualdad social están situados en tres barrios:

- Los Rosales: situado en la Pedanía de El Palmar, sería el barrio más periférico de Murcia, separado por una vía de gran capacidad del complejo hospitalario «Virgen de la Arrixaca» la mitad de la población es inmigrante con problemas de integración entre los tres colectivos existentes: autóctonos, inmigrantes y población gitana que fue realojada en las viviendas de protección social entre los años 60 y 70 del siglo xx.
- Espíritu Santo: situado en la Pedanía de Espinardo y unido al resto de barrios de este distrito con equipamientos próximos de gran atractivo ambiental como las Instalaciones de Terra Natura, el complejo universitario perteneciente a la Universidad de Murcia o el centro comercial Myrtea inaugurado en 2009. El índice de extranjería se sitúa en el 15% y destaca la presencia de un gran colectivo de gitanos que repercute notablemente en unos bajos índices de alfabetización y elevado grado de absentismo escolar. Este barrio ha tenido un progresivo estado de deterioro en las viviendas y equipamientos, que con la puesta en acción del Plan URBAN se está intentado paliar.
- La Paz: Junto al vecino barrio de Vistabella se construyó a mitad de la década de los 60 del siglo xx como una unidad de absorción ante el importante crecimiento que experimentó la ciudad en esta época, con el paso de los años la falta de rehabilitación de las viviendas y su escasa calidad constructiva ha repercutido en el realojo de personas procedentes de un bajo nivel socioeconómico, el nivel de alquiler es muy alto y un 25% de la población es de origen inmigrante. Es significativa la presencia de edificios en mal estado de conservación, deteriorados o casi abandonados, que son foco para el reclamo de tráfico de drogas y otras actividades ilícitas.

Recomendamos la demolición de aquellos edificios que están prácticamente abandonados y son un reclamo para el menudeo de drogas o la ocupación por colectivos de personas indigentes, siendo necesaria la iniciativa de no continuar realojando vecinos de iguales o peores características socioeconómicas en estos barrios ya que ante esta realidad las posibilidades de regeneración resultan poco factibles, incluso en determinados casos sería necesario el realojo de las personas inmigrantes en otros barrios de la ciudad donde la tasa sea baja o inexistente. La ciudad de Murcia mantiene un proceso de polarización social creciente que podrá tener consecuencias negativas en el futuro a medio y largo plazo.

6. CONCLUSIONES

En este estudio se ha demostrado la existencia de una serie de barrios que sufren importantes diferencias de privación de servicios y sobretodo de integración social y mayor inseguridad en la ciudad de Murcia. Una serie de indicadores comunes apreciados en los barrios señalan un alto índice de precariedad laboral y de economía sumergida. En total se han identificado ocho espacios que tanto por sus características morfológicas y estado de los inmuebles como por el nivel socioeconómico y cultural de sus vecinos deberían tenerse más en cuenta por las autoridades locales para desarrollar iniciativas que puedan paliar la brecha abierta desde hace décadas y que con el paso del tiempo se va incrementado notablemente.

Hemos conocido la puesta en marcha de programas de ayuda social, la intervención de técnicos municipales e incluso ONGs que trabajan en estos entornos de exclusión y evidentemente a pesar de los esfuerzos realizados todavía no se han logrado soluciones efectivas a la mayoría de problemas planteados.

Tráfico de drogas, suciedad, inseguridad ciudadana y falta de cohesión con otros espacios de la ciudad hacen de estos barrios espacios de atracción para personas con tendencia a infringir la ley al mismo tiempo que se han generado dinámicas de abandono del barrio para aquellos que han tenido la posibilidad de comprar una vivienda en otros espacios de la ciudad de una mayor calidad ambiental y seguridad ciudadana.

Se sugieren políticas de inversión que puedan mejorar las características de las viviendas, muchas de ellas en un estado de conservación degradado, al mismo tiempo una mejora de los espacios colectivos como serían zonas verdes, aceras, iluminación o acceso al transporte público. En relación a la población que vive en estos barrios, se necesitaría una mejora en la cualificación profesional de los trabajadores que desemboque hacia una mayor empleabilidad. Es prioritario un mayor control de las actividades muchas veces ilícitas que se desarrollan, especialmente en el menudeo de drogas, se aprecian intervenciones constantes de la Policía que garantizan un clima controlado aunque no lo suficientemente seguro.

La intervención pública y voluntad política son elementos clave para una regeneración de estos espacios que lejos de iniciar procesos de mejora se alejan progresivamente de los niveles adecuados para una calidad de vida necesaria hacia las personas que habitan en ellos. Tanto en los años anteriores a la crisis como en los actuales se detecta un gran esfuerzo municipal en la mejora de equipamientos e inversiones multimillonarias en otros barrios de la ciudad, destacando la dotación de las líneas de tranvía, la accesibilidad entre los barrios separados por el río Segura o la construcción de edificios administrativos y adecuación de las vías públicas, lo que no deja de ser paradójico frente a la progresiva degradación de estos barrios que escasamente se han visto beneficiados tanto por la inversión pública como por la privada, de hecho la ciudad aparece contrastada y con un crecimiento que avanza hacia una mayor desigualdad. La creación de nuevos barrios en la parte norte de la ciudad se presenta como una alternativa por su

buena calidad ambiental, mientras que los barrios estudiados avanzan hacia un creciente empeoramiento de sus condiciones sociales y urbanísticas, lo que desarrolla un mayor grado de vulnerabilidad social.

De los ocho barrios estudiados, Los Rosales en la pedanía de El Palmar, el Espíritu Santo en la pedanía de Espinardo y La Paz son los que presentan un mayor índice de exclusión social y por tanto se necesitan medidas urgentes para frenar el proceso de degradación severo al que se encuentran sometidos, se recomiendan políticas de rehabilitación de viviendas, intervenciones efectivas ante situaciones de pobreza y control permanente ante el tráfico de drogas.

Los otros cinco barrios estudiados presentan unos índices de exclusión social más bajos, La Fama, San Andrés, Buenos Aires, Barriomar y El Infante muestran mejores condiciones de habitabilidad (limpieza, seguridad, segregación racial o viviendas de mayor calidad constructiva), aunque se detecta que han provocado el deseo de abandonar estos barrios por parte de la población autóctona para trasladarse a unas áreas de reciente construcción aunque en muchos casos se encuentran más alejadas del centro urbano lo que perpetua un dinámica de estancamiento en estos barrios que continuarán poblándose con ciudadanos de una capacidad socioeconómica baja y por tanto con pocas posibilidades de invertir en la mejora de sus viviendas y en la dinámica general del barrio.

7. REFERENCIAS

- ANDRÉS, J.L. (1988): *Estructura urbana de Murcia*, Academia Alfonso X El Sabio, Murcia.
- ARIAS, F. (2000a): Las periferias sociales: los barrios desfavorecidos en las ciudades españolas, *Documentación social*, 119: 275-294.
- ARIAS, F. (2000b): La desigualdad urbana en España, Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria, Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, Madrid.
- ARGUACIL, J.; BASAGOITI, M.; BRU, P.; CAMACHO, J. (2006): «Investigación-acción participativa en el barrio de San Cristóbal de los Ángeles (distrito de Villaverde, Madrid)», *Cuadernos de trabajo social*, 19: 331-346.
- AYALA, L. (2008): «Desigualdad, pobreza y privación», en V. RENES (coord.), *VI Informe sobre exclusión y desarrollo social en España 2008*, Fundación FOESSA, Madrid: 89-171.
- CASTELLS, M. (2000): *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Vol. I. Alianza Editorial, Madrid.
- CORNEJO, J. (2009): *Actuar ante la exclusión. Análisis, políticas y herramientas para la inclusión social*, Cáritas-Fundación FOESSA, Madrid.
- EGEA, C.; NIETO, J.A.; CALMAESTRA, J.; DOMÍNGUEZ, J.; REGO, R. (2009): Zonas desfavorecidas-potencialmente vulnerables y respuesta vecinal. Estudio de Torreblanca, Sevilla (España), en *III Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población, ALAP*, Córdoba, Argentina: 231-246.

- ESPEJO, C. (2013): «El turismo rural sostenible», en F. Cebrián Abellán (coord.), *Turismo y desarrollo local*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, Cuenca-Sevilla: 49-56.
- GRANELLE, J.J. (1969): *Human Geography*, Routledge, New York.
- FUNDACION FOESSA (2014): *VII Informe sobre exclusión y desarrollo social en España*, Fundación FOESSA, Cáritas Española Editores, Madrid. http://www.foessa2014.es/informe/uploaded/descargas/VII_INFORME.pdf [consulta: 20/05/2018].
- GARRIDO, M.; JARAIZ, G. (2017): «Políticas inclusivas en barrios vulnerables», *Revista Áreas*, 36: 141-151.
- GONZÁLEZ, M.J.; LÁZARO, M.L. de (2014): «Spatial dimension changes in second hand housing prices in Alcalá de Henares and León (Spain)», *Finisterra*, 49 (97): 5-27 <https://doi.org/10.18055/Finis4209>
- HERNÁNDEZ, A. (1997): *Análisis urbanístico de barrios desfavorecidos. Catálogo de áreas vulnerables españolas*, Cuadernos de Investigación urbanística, 19, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- HERNÁNDEZ, A. (2001): *Informe sobre la Evolución de las Buenas Prácticas Españolas y su Relación con el Cumplimiento del Programa Hábitat*. Recuperado en: <http://habitat.aq.upm.es/evbpes/abpes.html> [consulta: 23/04/2017].
- HERNÁNDEZ, M. (2008): *Exclusión social en la Región de Murcia*, Ed. Editum, Murcia.
- HERNÁNDEZ, P.M. (2013): *Vivienda y exclusión residencial*. Ed. Editum, Murcia.
- INFORME FOESSA (2017): *Informe sobre exclusión y desarrollo social en España. Cáritas*, Fundación FOESSA, Madrid.
- ÍNIGUEZ, L. (1992): *Impacto social y formas de mediación política ante la intervención urbanística de Barcelona-92*. Disponible en: <http://www.antalya.uab.es/lininguez/Materiales/009.pdf> [consulta: 11/09/2018].
- JARAIZ, G. (2004): «Desarrollo local, barrios desfavorecidos y cohesión urbana. La necesidad de un nuevo marco de actuaciones en línea inclusiva», *Documentación Social*, 133: 127-152.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2016): *Atlas de la Vulnerabilidad Urbana de España. (2011-2011)*. Disponible en: <http://atlasvulnerabilidadurbana.fomento.es/#l=es;v=map2> [consulta: 01/05/2018].
- MORALES, F.J. (2014): «La huella de la exclusión en el paisaje urbano: análisis del barrio de La Fama en la ciudad de Murcia» en *XII Coloquio de Geografía urbana de la AGE*. Madrid-Castilla La Mancha.
- PALACIOS, A.J. (2005): *Barrios desfavorecidos urbanos. De la identificación a la intervención Madrid como laboratorio*, Tesis Doctoral dirigida por el Prof. Dr. Manuel Valenzuela Rubio, Universidad Autónoma de Madrid. Disponible en: <https://repositorio.uam.es/xmlui/handle/10486/6526>.
- PALACIOS, A.J. (2013): «La cuestión pendiente de los barrios desfavorecidos: ¿Es posible recuperarlos para la ciudad?», en J. VINUESA ANGULO, D. PORRAS ALFARO, F. FERNÁNDEZ GARCÍA y J.M^a DE LA RIVA ÁMEZ (coord.), *Reflexiones a propósito de la revisión del Plan General de Madrid*, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid: 471-490.

- RUEDA, S.; NAREDO, J.M. (1997): *La construcción de la ciudad sostenible*. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/cs/> [consulta: 16/05/2018].
- SASSEN, S. (2008): *Sociología de la Población*, Katz, Madrid.
- SOJA, E. (2012): *En busca de la justicia espacial*, Tirant Humanidades, Valencia.
- SERRANO, I.; MARTÍNEZ, N. (2012): «Zonas desfavorecidas residencialmente en el municipio de Murcia» en M. HERNÁNDEZ PEDREÑO (coord.), *Vivienda y exclusión social*, Edit. Digitum, Murcia: 191-222.
- SOLANA, M.; BADIA, A.; CEBOLLADA, A.; ORTIZ, A.; VERA, A. (2016): *Espacios globales y lugares próximos*, Icaria, Barcelona.
- TEZANOS, J.F. (1999): *Tendencias en exclusión social en sociedades tecnológicas avanzadas: el caso español*, Ed. Sistema, Madrid.
- TEZANOS, J.F. (2001): «Desigualdad y exclusión social en las sociedades tecnológicas», *Revista del Ministerio de Asuntos Sociales*, 35: 35-53.
- TEZANOS, J.F. (2012): *Los nuevos problemas sociales*, Ed. Sistema, Madrid.
- URTEAGA, E. (2012): «Segregación y estigmatización en los barrios desfavorecidos en Francia», *Revista Portularia de Trabajo Social*, 12 (1): 39-47.
- ZÁRATE, A. (2012): *Geografía Urbana*, Ed. Ramón Areces, Madrid.

**El uso de la madera en espacios de almacenamiento colectivos:
análisis xilológico y antracológico de los silos prehispánicos (ca.
500 - 1500 d.C.) de La Fortaleza
(Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria)**

*Wood Use in Pre-Hispanic (ca. 500–1500 AD) Communal Granaries:
Xylological and Anthracological Analyses from La Fortaleza
(Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria)*

Paloma Vidal Matutano*
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
<http://orcid.org/0000-0002-5892-149X>
paloma.vidal@ulpgc.es

Jacob Morales
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
<https://orcid.org/0000-0002-6781-2121>
jacob.morales@ulpgc.es

Pedro Henríquez-Valido
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
<https://orcid.org/0000-0001-8149-3289>
pedrohenriquezvalido@gmail.com

Ángel Marchante Ortega
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
<https://orcid.org/0000-0002-7648-3198>
angel.marchante@ulpgc.es

* Autor de correspondencia / *Corresponding autor.*

Marco Antonio Moreno Benítez
Tibicena. Arqueología y Patrimonio, S.L.
<https://orcid.org/0000-0002-5840-111X>
mmoreno@lafortaleza.es

Amelia Rodríguez-Rodríguez
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Ciencias Históricas
<https://orcid.org/0000-0001-7112-2441>
amelia.rodriguez@ulpgc.es

Recibido: 26/09/2018; Revisado: 24/03/2019; Aceptado: 17/05/2019

Resumen

En este artículo se presentan los resultados del análisis arqueobotánico de maderas desecadas y carbonizadas del granero de La Fortaleza (Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria), constituyendo los primeros datos xilológicos y antracológicos procedentes de espacios de almacenamiento. Dichos resultados sugieren la recolección de plantas leñosas del entorno local al granero. El taxón más abundante es el pino canario, el cual sería preferentemente utilizado para cubrir las necesidades de acondicionamiento del espacio. La aplicación del análisis antracológico en otros graneros de Gran Canaria permitirá obtener una imagen global sobre el uso de la madera por la población aborigen.

Palabras clave: Antracología, Xilología, Granero, La Fortaleza, Madera.

Abstract

This article outlines the results of the archaeobotanical analysis of desiccated woods and wood charcoal fragments from La Fortaleza granary (Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria). These results constitute the first xylological and anthracological data from such storage spaces, suggesting wood-gathering activities local to the granary. The most abundant taxon is the Canary Island Pine, which would have been of preferable use for the refurbishment of the space. Anthracological analyses applied to other granaries in Gran Canaria would contribute to a global picture of wood use by aboriginal groups.

Keywords: Anthracology, Xylogy, Granary, La Fortaleza, Wood.

1. INTRODUCCIÓN

El almacenamiento de alimentos supone una etapa intermedia en la secuencia de la producción de comida y ofrece información valiosa sobre el procesado, la distribución y el consumo de productos alimenticios en el pasado (MORALES *et al.*, 2018; PEÑA-CHOCARRO *et al.*, 2015). La población aborigen de Gran Canaria desarrolló una agricultura intensiva generadora de excedentes agrícolas que eran conservados en espacios de almacenamiento o graneros (HENRÍQUEZ-VALIDO *et al.*, 2019; MORALES *et al.*, 2018, 2014; NARANJO-MAYOR y RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, 2015; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ *et al.*, 2012; VELASCO-VÁZQUEZ *et al.*, 2001). Estos espacios, evidencia arqueológica que no se ha documentado en el resto del archipiélago canario, fueron excavados en distintos soportes volcánicos, contribuyendo

así a la conservación de los productos almacenados al mantener unos niveles constantes de temperatura y humedad (NARANJO-MAYOR y RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, 2015). Tales son las buenas condiciones de conservación que ofrecen los graneros que la mayor parte de las evidencias arqueobotánicas recuperadas se conservan desecadas (MORALES *et al.*, 2018, 2014; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ *et al.*, 2012), lo que nos aporta no sólo información relevante sobre las plantas cultivadas y recolectadas (semillas y frutos) sino también datos significativos respecto al uso de la madera en estos espacios y los criterios de selección de este recurso natural para atender a necesidades sociales.

La madera, por su abundancia en el medio y las propiedades físicas y mecánicas que presenta, ha sido una de las materias primas más utilizadas a lo largo de la Historia. La explotación de este recurso natural se ha visto influenciada por diversos factores como su mayor o menor presencia en el medio, las necesidades sociales, el conocimiento social de las propiedades de cada madera o la capacidad tecnológica para llevar a cabo la extracción y la transformación en un producto apto para el consumo humano (BADAL, 2013; BOSCH *et al.*, 2006; CARUSO *et al.*, 2013; PIQUÉ, 2006, 1999). Sin embargo, estos restos, debido a su naturaleza orgánica, constituyen testimonios excepcionales en el registro arqueológico. Tras su deposición, diversos agentes químicos y biológicos aceleran el proceso de descomposición propiciando la aparición de alteraciones anatómicas o, incluso, su desaparición (LIRA *et al.*, 2012; THÉRY-PARISOT *et al.*, 2010; VIDAL-MATUTANO *et al.*, 2017). Por tanto, los restos orgánicos y, entre ellos, la madera, únicamente se conservan en contextos excepcionales donde la actividad bacteriana es escasa o nula, como aquellos caracterizados por la saturación de agua o la extrema sequedad (PIQUÉ, 2006). En dichas condiciones, los procesos de descomposición actúan con mayor lentitud favoreciendo la conservación. No obstante, dejando de lado estos contextos esporádicos y no representativos del estado de conservación en el que aparecen la mayoría de restos vegetales arqueológicos, cabe decir que la evidencia del uso de maderas por los grupos humanos a lo largo de la Historia nos ha llegado mayoritariamente por medio de procesos de carbonización (BADAL, 1992; CHABAL, 1988).

En contextos aborígenes del archipiélago canario son numerosas las evidencias de maderas conservadas, ya sean elementos estructurales o arquitectónicos, domésticos o incluso funerarios (ARCO AGUILAR, 1993; MACHADO *et al.*, 2002). Sin embargo, debido a la abundancia de evidencias carbonizadas, la antracología –disciplina arqueobotánica que se encarga del estudio de estos restos– ha sido frecuentemente aplicada en los carbones procedentes de contextos domésticos o funerarios aportando información relevante sobre las dinámicas de los paisajes insulares y el uso del combustible (MACHADO, 1992; MACHADO *et al.*, 1997; MACHADO y MARTÍN, 2000), siendo más escasa la aplicación de la xilología, disciplina que estudia las maderas conservadas por procesos distintos al de la carbonización (deseccación o saturación de agua). En este trabajo se presentan los resultados del análisis xilológico y antracológico llevado a cabo sobre maderas y carbones procedentes del granero de La Fortaleza (Gran Canaria). Debido a la naturaleza del registro xilológico estudiado (maderas conservadas por deseccación que constituyen los

restos de taxones leñosos explotados en el medio para satisfacer las necesidades sociales requeridas en los espacios de almacenamiento), el objetivo principal de este estudio es de carácter paleoeconómico, es decir, intentar abordar cuestiones relativas al uso y la gestión de los recursos leñosos mediante su identificación taxonómica. De manera secundaria, este estudio tiene también como objetivo aportar datos sobre la composición general del paisaje vegetal leñoso que existiría en el entorno de La Fortaleza durante la etapa de funcionamiento de los silos, teniendo en cuenta el sesgo cultural que presenta este registro donde la ausencia de determinados taxones no implica necesariamente su ausencia en el medio. Cabe decir que los resultados presentados aquí se insertan en un proyecto más amplio, actualmente en curso, donde se está llevando a cabo el análisis xilológico de otros conjuntos de maderas desecadas procedentes de diversos graneros de la isla. El análisis de este material, no únicamente desde una perspectiva taxonómica sino también tafonómica, aportará resultados significativos sobre el uso de la madera en estos espacios y las evidencias de biodeterioro que no son sino un reflejo de la conservación excepcional de este Patrimonio.

1.1. Contexto geográfico y arqueológico de La Fortaleza

El yacimiento de La Fortaleza, el cual incluye estructuras de vivienda, enterramientos y graneros, se encuentra a 510 m s.n.m. ocupando el límite meridional de una gran depresión erosiva conocida como Caldera de Tirajana (Figura 1). Las Fortalezas, lugar donde se enclava el yacimiento, son unos promontorios rocosos ubicados en el fondo del Barranco de Tirajana, una de las cuencas hidrográficas más importantes a nivel insular con una superficie de 76 km². En su conjunto, el yacimiento tiene una cronología muy dilatada, iniciándose su ocupación a finales del siglo V y manteniéndose vigente, al menos, hasta finales del siglo XIV (MORENO *et al.*, 2017). La datación radiocarbónica de una semilla de cebada procedente de los silos permitió encuadrar el uso del granero, al menos, entre 1210-1280 cal d.C. (MORALES *et al.*, 2018).

Las condiciones climáticas, y por tanto la vegetación, están determinadas por la orografía de la zona, donde desde el punto más alto (Pico de las Nieves, 1950 m s.n.m.) hasta el centro de la Caldera (confluencia entre los barrancos de Tirajana y San Bartolomé, 625 m s.n.m.) hay una diferencia de cota de 1325 m, evidenciando un elevado grado de pendiente. De esta manera, las condiciones climáticas de la zona son las características del piso bioclimático termocanario de ombroclima semiárido - seco marcado por la escasez de recursos hídricos (temperatura media anual o TMA de 15 - 18 °C y precipitación media anual o PMA entre 250 - 500 mm). La vegetación actual presente en el marco geográfico donde se encuadra La Fortaleza está marcada por los pinares de pino canario en las zonas de mayor altitud, los palmerales presentes en el tramo medio del barranco y la abundancia de componentes característicos de las formaciones vegetales termófilas, como el balo (*Plocama pendula*), tasaigo (*Rubia fruticosa*), aulaga (*Launaea arborescens*), matorrisco común (*Lavandula canariensis*), jocama (*Teucrium heterophyllum*), cardoncillo gris (*Ceropegia fusca*), vinagrera (*Rumex lunaria*) o leña santa (*Neochamaelea pulverulenta*).

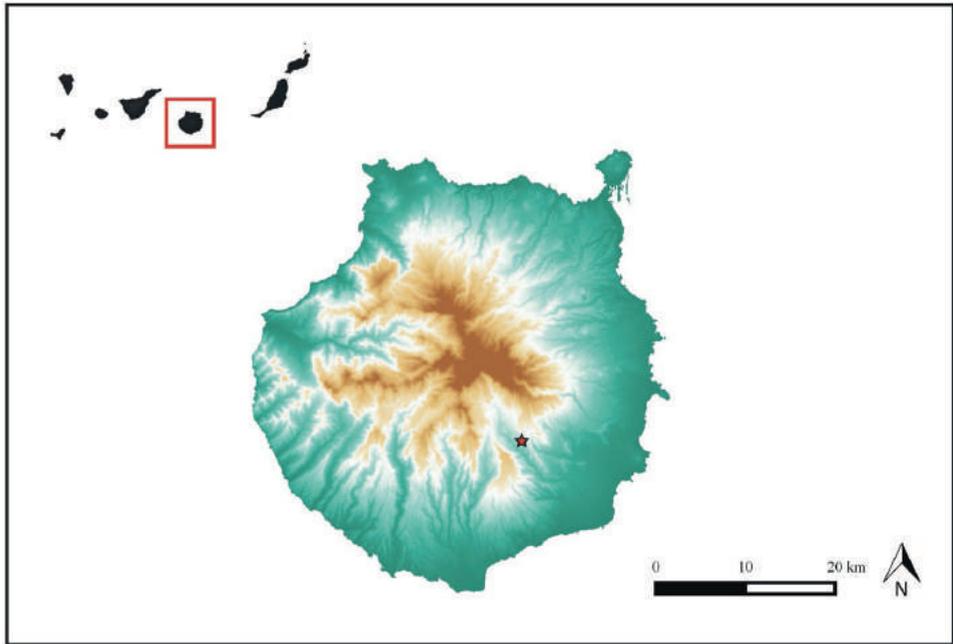


Figura 1. Mapa de localización de La Fortaleza.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

2.1 Muestreo

La Fortaleza cuenta con un conjunto de cuevas localizadas en los escarpes de su cara sureste que posiblemente funcionaron como graneros. Estas cuevas constan por lo general de varios silos, presentando en muchos casos restos esporádicos de cereales en la superficie de los mismos y fragmentos de argamasas en sus paredes. Los materiales del presente estudio proceden de una prospección que se realizó sobre los conjuntos 1 y 2, los cuales se localizan sobre una repisa que dificulta su acceso y que ha permitido una excelente conservación de las evidencias orgánicas. Se trata de dos grandes cuevas unidas por un pequeño paso exterior y de amplias dimensiones que han sido divididas en varias estancias para su uso como silos. El conjunto 1 está subdividido en cuatro silos, mientras que el conjunto 2 presenta seis silos. Las muestras de carbones y maderas aquí analizadas proceden de los silos 1, 2 y 3 del Conjunto 1 (puesto que el silo 4 no contenía restos antracológicos ni xilológicos), y de los silos 1, 2, 3, 4, 5 y 6 del conjunto 2 (Figura 2).

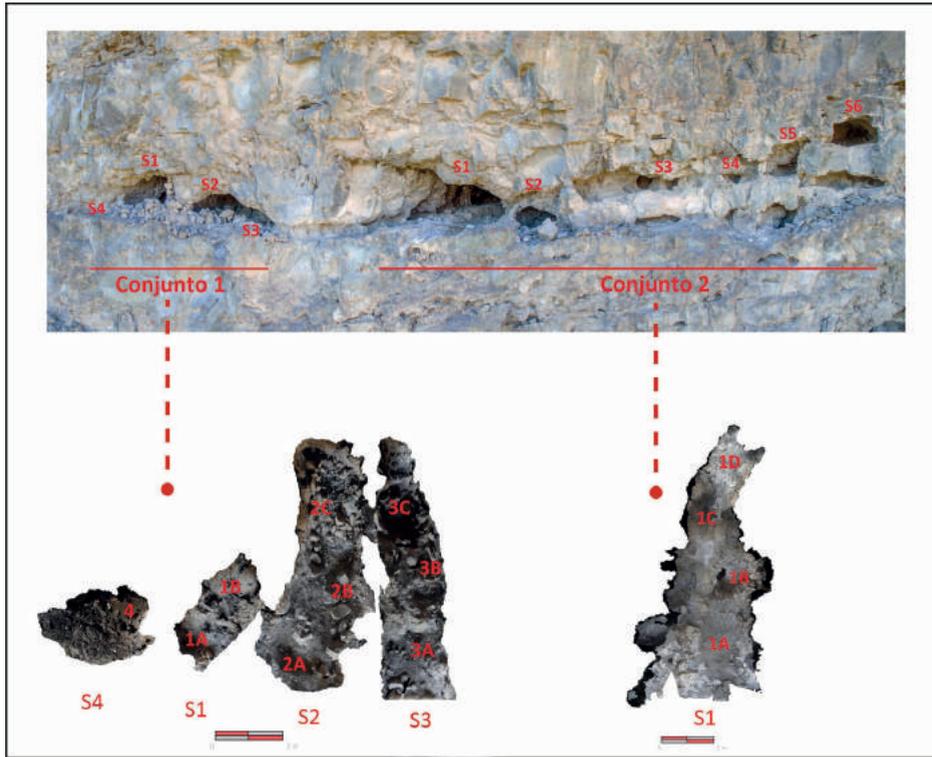


Figura 2. Planimetría de los conjuntos 1 y 2 de La Fortaleza.

La estrategia de muestreo llevada a cabo en el granero de La Fortaleza consistió en aquella adoptada para otros espacios de almacenamiento de Gran Canaria que han sido objeto también de prospecciones, de manera que los datos pudieran ser comparados entre sí (HENRÍQUEZ-VALIDO *et al.*, 2019; MORALES *et al.*, 2014, 2018). Cabe mencionar que los graneros aborígenes suelen ubicarse en acantilados de difícil acceso, siendo éste un factor limitante para realizar una intervención arqueológica convencional. Así, se determinó la recogida sistemática del mismo volumen de muestra en cada silo (1 litro del sedimento depositado en la parte central), muestreando un total de 17 litros para todo el granero. Los silos 1, 2 y 3 de los conjuntos 1 y 2 presentaban mayores dimensiones y aparecían divididos en varios compartimentos, los cuales fueron muestreados individualmente (Figura 2). Posteriormente, se cribaron en seco las muestras utilizando una columna de tamices de 4, 2, 1 y 0.5 milímetros de luz. No se llevó a cabo la flotación de sedimentos debido a que las muestras están constituidas en su mayor parte por restos orgánicos que se conservan por desecación, siendo un material que corre el riesgo de resultar dañado en contacto con el agua.

2.2 Análisis xilológico y antracológico

La mayor parte de los fragmentos de madera desecada tienen un tamaño medio entre 5-18 cm, por lo que fueron separados fácilmente *de visu* en el laboratorio. Durante el triado del material, los fragmentos de madera de menor tamaño, así como los carbones, fueron separados con la ayuda de una lupa binocular Nikon SMZ-2T de 8-80 X, estudiándose las fracciones de tamaño de cada muestra superiores a 2 mm. Para su identificación botánica se ha seguido la metodología antracológica, basada en la observación de los tres planos anatómicos que presenta la madera (transversal, longitudinal tangencial y longitudinal radial) (BADAL, 1992; BADAL y HEINZ, 1991; CHABAL, 1988; VERNET, 1967). Siguiendo la metodología aplicada en otros contextos donde se conservan maderas por condiciones extremas de aridez o humedad (ARANGUREN *et al.*, 2018; CARUSO *et al.*, 2015; LIRA *et al.*, 2012; NADEL *et al.*, 2006; RIOS-GARAIZAR *et al.*, 2018; SCHOCH *et al.*, 2015), la observación microscópica fue posible extrayendo láminas delgadas de cada plano anatómico que fueron sometidas a su análisis en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) mediante el microscopio de luz transmitida Nikon Eclipse 50i POL de 40-400x con cámara incorporada para la toma de imágenes. Por otro lado, la anatomía de los fragmentos de madera carbonizada fue observada en el microscopio de reflexión Nikon LABOPHOT-2 de 40-400x de la ULPGC realizando cortes manuales de los carbones, puesto que este material no precisa de la preparación de láminas. La identificación botánica ha sido posible gracias a la consulta de bibliografía especializada (JACQUIOT, 1955; JACQUIOT *et al.*, 1973; SCHWEINGRÜBER, 1976) y de la colección de referencia de maderas actuales de la región de Canarias depositada en el Departamento de Ciencias Históricas de la ULPGC. Las fotografías de algunos taxones, así como la observación de detalles anatómicos y tafonómicos, fueron realizadas con el Microscopio Electrónico de Barrido Hitachi S-4100 y el software ESPRIT 1.8 del *Servei Central de Suport a la Investigació Experimental* (SCSIE) de la *Universitat de València*.

3. RESULTADOS

Se han analizado un total de 222 restos xilológicos y antracológicos procedentes del granero de La Fortaleza (Tabla 1). Si bien el análisis xilológico integra un total de 104 restos, cantidad nada despreciable teniendo en cuenta el proceso laborioso que requiere su observación microscópica mediante la preparación de láminas delgadas de cada muestra, los resultados preliminares presentados en este trabajo sugieren la aplicación de un muestreo xilológico más exhaustivo en futuras prospecciones de otros graneros para obtener datos más integradores sobre el uso de la madera en estos espacios. Los fragmentos de madera recuperados presentan dos tipos de conservación: por desecación y por carbonización. Ambos registros tienen una representación prácticamente similar en el conjunto, siendo ligeramente más abundantes los fragmentos carbonizados o carbones (53.15%) respecto a los desecados (46.85%). Los restos analizados

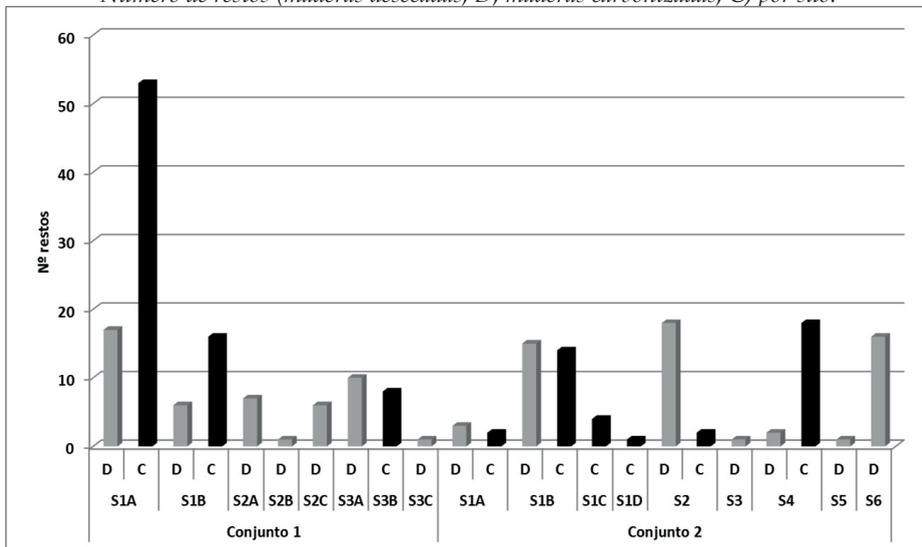
presentan una distribución desigual entre los silos, siendo más abundantes (n > 10) en los silos 1A y 1B del conjunto 1 y en los silos 1B, 2, 4 y 6 del conjunto 2 (Gráfico 1). Algunos silos presentan tanto fragmentos de madera desecada como carbonos, aunque la conservación de un doble registro suele concentrarse en el silo 1 del conjunto 1 y el silo 1 del conjunto 2.

TABLA 1
Datos xilológicos y antracológicos de los silos de La Fortaleza

Silo	Conjunto 1										Conjunto 2													
	S1A		S1B		S2A	S2B	S2C	S3A	S3B	S3C	S1A		S1B		S1C	S1D	S2	S3	S4	S5	S6			
Taxa / Conservación	D	C	D	C	D	D	D	D	C	D	D	C	D	C	C	C	D	C	D	D	C	D	D	
Angiosperma		1										1												
Asteraceae		6		1																				
<i>Dracaena</i> sp.																	1							1
cf <i>Dracaena</i> sp.																								1
Fabaceae	2	15	1	1										1	1								10	
cf Fabaceae		1																						
<i>Ficus carica</i>	1	5		3	1				1	2		1			2		7	1				5		
Lauraceae				1																				2
Monocotyledoneae	1																							
Monocotyledoneae tp. Poales			1											3			1				1			
<i>Phoenix canariensis</i>										1														
<i>Pinus canariensis</i>	10	25	4	7	5	1	6	9	4	1	1	1	11	11	3	1	7	1	1	1	1	3	1	11
<i>Plocama pendula</i>	3			3	1					1		1	1				1							1
cf <i>Plocama pendula</i>																1								
Total	17	53	6	16	7	1	6	10	8	1	3	2	15	14	4	1	18	2	1	2	18	1	16	

D: Maderas desecadas; C: Maderas carbonizadas.

GRÁFICO 1
Número de restos (maderas desecadas, D; maderas carbonizadas, C) por silo.



El registro xilológico y antracológico conformado por las maderas y los carbones, respectivamente, muestra el claro dominio del pino canario (*Pinus canariensis*) representando el 56.30% de los restos identificados (Figura 3 a-d). Cabe destacar que este taxón se ha documentado en todos los silos muestreados de La Fortaleza, tanto en el registro carbonizado como en el desecado (porcentaje de ubicuidad de 100%). Otros taxones, como la higuera (*Ficus carica*) o las leguminosas leñosas (Fabaceae), han sido igualmente determinados en ambos registros apareciendo con porcentajes inferiores respecto al pino canario (14 - 13% respectivamente). Desde el punto de vista espacial, mientras la higuera está presente en 6 de los 9 silos muestreados (porcentaje de ubicuidad de 66.6%), la madera perteneciente a leguminosas leñosas se encuentra concentrada en 3 silos (porcentaje de ubicuidad de 33.3%). El resto de taxones identificados tanto en las maderas desecadas como en los carbones aparecen con valores que no superan el 5% del total, entre los que se encuentran fragmentos de asteráceas, drago (pudiendo tratarse de *Dracaena draco* o bien *Dracaena tamaranae*, especie endémica de Gran Canaria, ya que basándonos en la estructura anatómica no podemos precisar de cuál de las dos especies se trata), lauráceas, monocotiledóneas (Monocotyledoneae tp. Poales), palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y el balo (*Plocama pendula*) (Figura 3 e). Respecto a este último taxón, a pesar de los valores reducidos que presenta, está documentado en más de la mitad de los silos (porcentaje de ubicuidad de 66.6%). Mención aparte merecen las monocotiledóneas identificadas, puesto que suelen ser poco abundantes en la mayoría de los análisis antracológicos donde el material se conserva únicamente por carbonización. En La Fortaleza, tan sólo un carbón de palmera canaria ha sido determinado, mientras que el resto de fragmentos se conservan por desecación: 3 restos de drago, uno perteneciente a una monocotiledónea indeterminada con un estado avanzado de biodegradación y 6 restos identificados como monocotiledóneas del tipo de las Poales (Poaceae, Juncaceae, Cyperaceae) que podrían tratarse de juncos (*Scirpus* / *Juncus*), identificados en análisis previos de la isla de Gran Canaria (JORGE BLANCO, 1989). Los restos de monocotiledóneas, aunque son poco abundantes en el registro, están presentes en 6 de los 9 silos muestreados (porcentaje de ubicuidad de 66.6%).

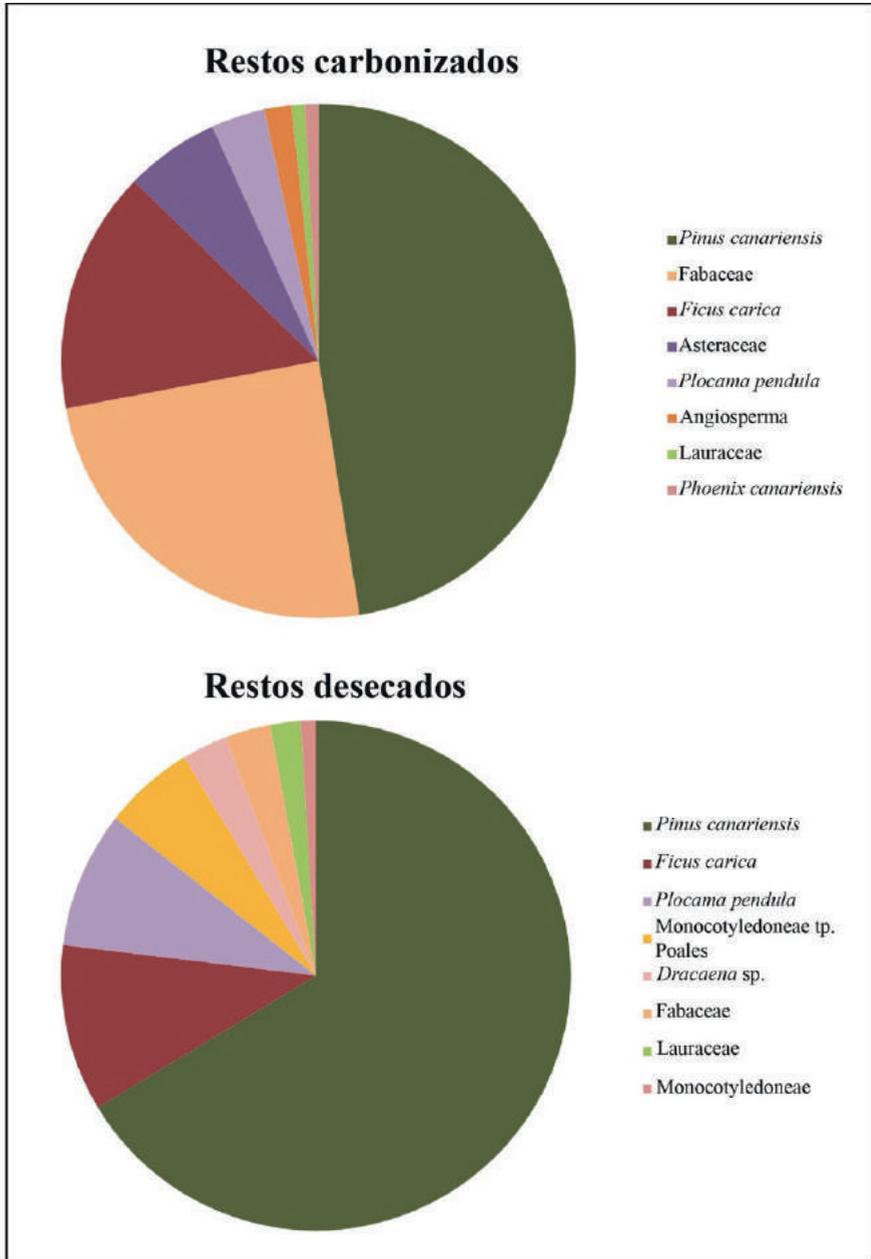


Figura 3. Selección de maderas desecadas procedentes de los silos.
a-d: *Pinus canariensis*. e: *Plocama pendula*. E = 1 cm.

A pesar de que el registro documentado en las maderas desecadas y las carbonizadas es cualitativamente bastante similar, cabe resaltar la presencia y la ausencia de algunos taxones según el registro estudiado (Gráfico 2). Así, monocotiledóneas como las del orden Poales y las pertenecientes a *Dracaena* sp. únicamente han sido identificadas entre los restos que se conservan por desecación, mientras que taxones como la palmera y las asteráceas están presentes exclusivamente entre los restos carbonizados.

Finalmente, en el material analizado se han constatado evidencias de termoalteración visibles en la superficie externa de tres fragmentos de madera pertenecientes a pino canario y leguminosas (Figura 3 d). Paralelamente, diversas evidencias de bioalteración se han constatado en la mayor parte de las maderas desecadas, afectando sobre todo a tres especies: pino canario, higuera y, en menor medida, el balo. Dichas evidencias consisten en la observación de orificios y galerías causados por insectos xilófagos, la presencia puntual de coprolitos de insectos y, por último, las hifas de hongos y la degradación celular provocada por estos a escala microscópica (Figura 3 b y e).

GRÁFICO 2
Frecuencias de los taxones identificados entre los restos carbonizados y desecados



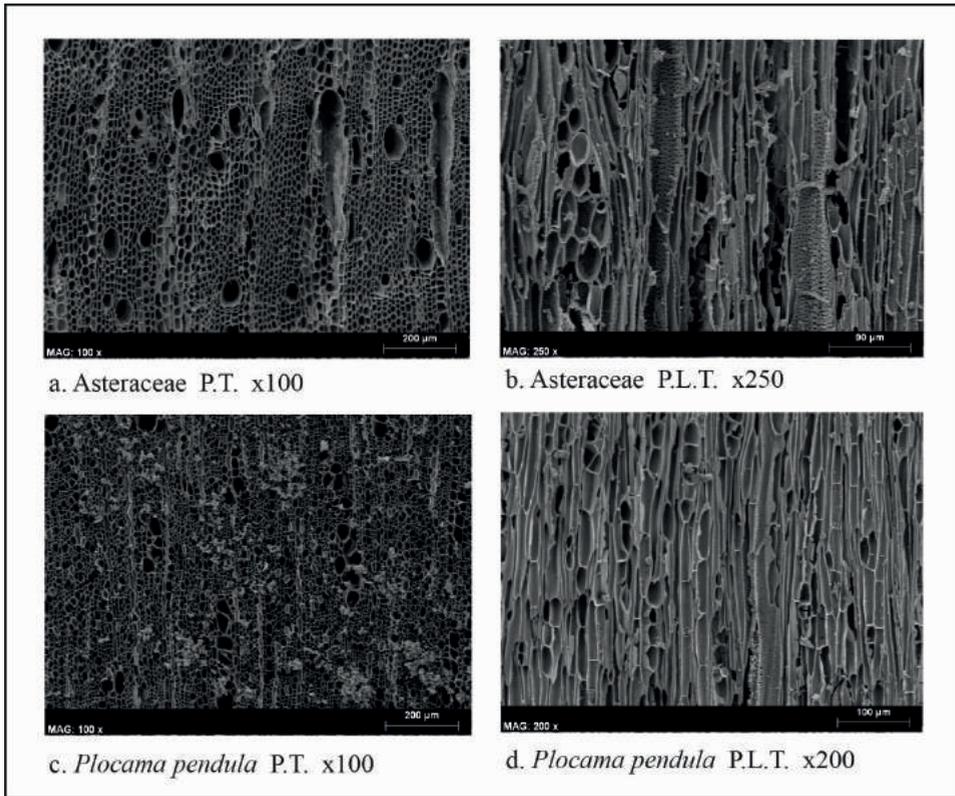


Figura 4. Fotografías de fragmentos de carbón observados en el Microscopio Electrónico de Barrido. P.T.: Plano transversal, P.L.T.: Plano longitudinal tangencial.

4. DISCUSIÓN

4.1 Datos preliminares sobre el paisaje vegetal explotado de La Fortaleza

Los resultados del análisis arqueobotánico realizado en las maderas y carbones de los silos de La Fortaleza muestran que los grupos humanos se abastecieron de especies leñosas características del piso bioclimático termocanario de ombroclima seco o semiárido. Esta franja biogeográfica se caracteriza por una TMA que oscila entre 14-18 °C y una PMA entre 200-550 mm (RIVAS-MARTINEZ, 1987). En este sentido, el registro muestra una fuerte presencia de la vegetación termófila con especies como el balo (Figura 4 c-d), también muy presente actualmente en el entorno del yacimiento. En cuanto a las leguminosas leñosas (Figura 5 f-g) y las asteráceas (Figura 4 a-b) no podemos saber de qué especies se trata debido a los límites que muestra la observación de la estructura anatómica, sin embargo, hay

especies abundantes en el entorno actual pertenecientes a estas familias, como la retama amarilla (*Teline microphylla*), la aulaga (*Launaea arborescens*) o la magarza pegajosa (*Gonospermum ferulaceum*). Así, el contexto biogeográfico en el que se insertan estos datos suele estar marcado por la presencia de matorrales densos donde dominan especies leñosas de familias como Asteraceae, Euphorbiaceae, Fabaceae, Rubiaceae o Rutaceae. Además, la conformación de un paisaje arbustivo, carente de gran densidad de cobertura arbórea, hace que este tipo de territorios sean muy adecuados para la práctica de una agricultura cerealista y la explotación de ciertos árboles frutales, como la higuera, cuya madera aparece documentada en los silos (Figura 5 d-e).

No obstante, la vegetación termófila no es la única formación vegetal presente en el registro arqueobotánico estudiado. El pino canario es, de hecho, el taxón más abundante tanto entre la madera desecada como entre la carbonizada (Figura 5 a-c). Aunque los pinares más cercanos se encuentran actualmente en las zonas altas de la vertiente meridional de la Caldera de Tirajana desapareciendo así del paisaje inmediato al yacimiento por procesos de deforestación, podemos pensar que esta formación vegetal estaría más extendida que hoy en día, quedando más próxima al asentamiento.

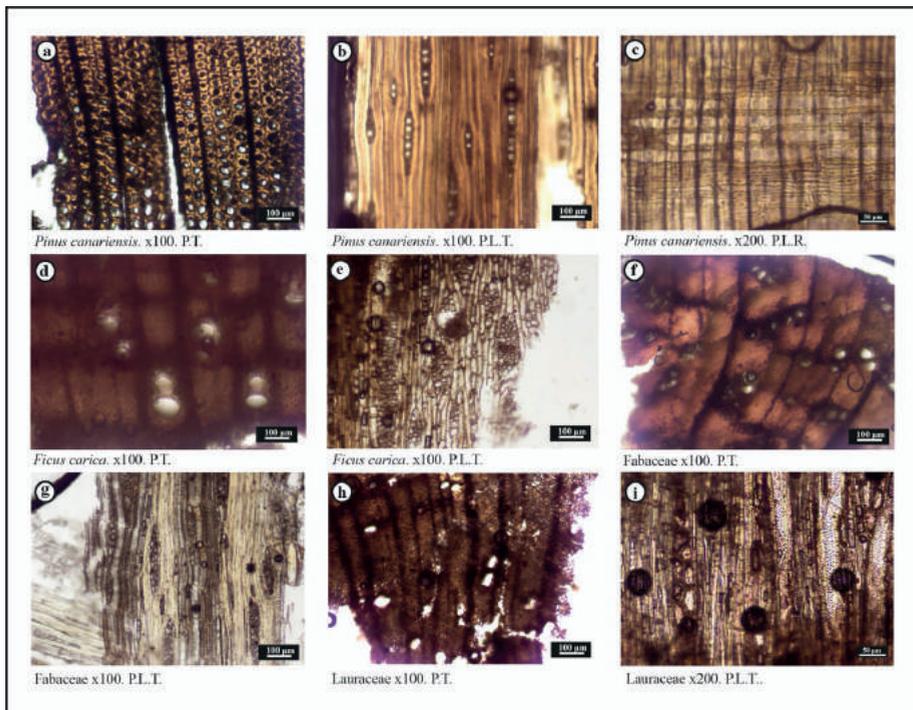


Figura 5. Fotografías de maderas desecadas observadas en el microscopio de luz transmitida. P.T.: Plano transversal, P.L.T.: Plano longitudinal tangencial, P.L.R. Plano longitudinal radial.

Por otro lado, la documentación de *Phoenix canariensis* y de *Dracaena draco* / *tamaranae* nos habla de la presencia de estas especies en el entorno, de igual manera que podemos encontrarlas actualmente con relativa proximidad en los fondos de barranco y en pendientes escarpadas, al menos en el caso de la palmera (Figura 6 a-b). En lo que respecta al drago, en la actualidad la única especie presente de forma natural en el entorno es *D. tamaranae*, la cual está citada muy esporádicamente para los vecinos barrancos de Fataga y los Vicentillos (BRAMWELL y BRAMWELL, 2001; ALMEIDA PÉREZ, 2003). Las evidencias de esta especie documentadas en La Fortaleza sugieren que el drago pudo ser una especie mucho más extendida en el pasado. Otras monocotiledóneas han sido identificadas entre el conjunto de carbones, pudiendo tratarse de juncos (*Scirpus* / *Juncus*) de fácil recolección en los alrededores (Figura 6 c).

Cabe destacar la presencia de madera y carbón de lauráceas en algunos silos (Figura 5 h-i), aunque con valores muy bajos. A pesar de que anatómicamente no hay criterios sólidos para distinguir con seguridad las especies de lauráceas entre sí (FERGUSON, 1974; LOUTFY, 2009; SCHWEINGRÜBER, 1976), la identificación de restos antracológicos y xilológicos pertenecientes a esta familia es una evidencia clara del transporte de este recurso vegetal desde las formaciones de fayal-brezal o laurisilva presentes en la vertiente septentrional de la isla, en la cual crecen preferentemente las distintas especies de lauráceas (BRAMWELL y BRAMWELL, 2001). Por tanto, no sería un recurso leñoso frecuente en los alrededores de La Fortaleza, evidenciando la existencia de áreas de captación de recursos leñosos no siempre inmediatas al asentamiento donde se seleccionarían maderas de determinados taxones para usos específicos en estos espacios.

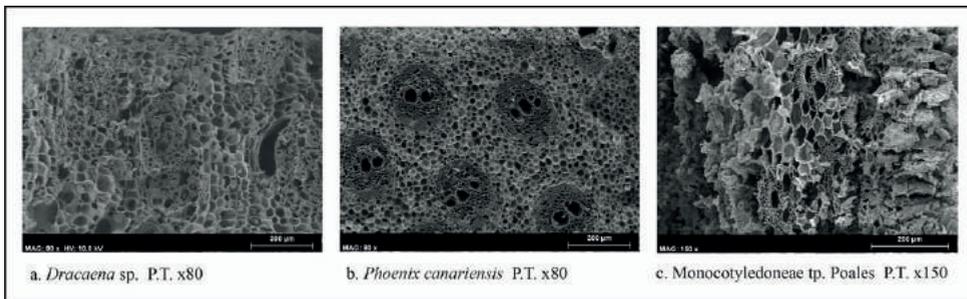


Figura 6. Fotografías de fragmentos de carbón de monocotiledóneas observadas en el Microscopio Electrónico de Barrido. P.T.: Plano transversal.

4.2 El uso de la madera en los silos

Los restos antracológicos, como producto cultural resultante de actividades de recolección planificadas según las necesidades humanas, nos aportan también información de carácter paleoeconómico. En el caso de espacios de almacenamiento como el granero de La Fortaleza, donde se conservan fragmentos de madera

desechada junto a un conjunto reducido de carbones, la información relativa al uso de recursos leñosos se enriquece teniendo en cuenta que ambos registros, el desecado y el carbonizado, responden a necesidades distintas. A pesar de que el muestreo aplicado durante los trabajos de prospección en el granero de La Fortaleza se haya revelado posiblemente insuficiente para los restos xilológicos, evidenciando la necesidad de acometer muestreos más exhaustivos en un futuro, los resultados presentados en este trabajo aportan datos preliminares significativos respecto al uso de los recursos leñosos en estos espacios. Por un lado, los fragmentos de madera conservados por desecación constituyen los restos de elementos que actuarían probablemente como acondicionadores del espacio dentro del granero: vigas, postes o tablones. En este sentido, la conservación de fragmentos de madera todavía insertados en argamasa constituye una evidencia de su utilización para, al menos, esta finalidad (Figura 7 a-b) o incluso para posibilitar el secado y almacenamiento de elementos vegetales colgados como así se atestigua todavía en otros graneros de la isla. De la misma forma, algunos fragmentos de madera desecada de mediana longitud (10 cm) servirían también para fijar la argamasa a las paredes (Figura 7 c). Cabe recordar que los silos estarían cerrados durante su etapa de funcionamiento, como así lo demuestran numerosos marcos excavados en la roca y las puertas de madera y de piedra que han sido recuperadas en otros graneros de Gran Canaria (ONRUBIA PINTADO, 1995). Por otro lado, los fragmentos de carbón recuperados son con toda probabilidad el resultado del desprendimiento de partes de las argamasas que recubren las paredes de los silos, cuya función era contribuir al acondicionamiento, aislamiento y conservación de estos espacios y sus contenidos. La ausencia de estructuras de combustión en los graneros, el tamaño pequeño que muestran los carbones recuperados (2-4 mm) y la identificación de maderas y semillas carbonizadas en las argamasas sugiere su uso intencional junto a cenizas en la elaboración de las mismas.

A pesar de las distintas motivaciones en el uso de recursos leñosos dentro del granero, el espectro arqueobotánico que ofrecen las maderas y los carbones no presenta una variabilidad taxonómica significativa. El pino canario es la madera más utilizada tanto como elemento acondicionador del espacio como componente de las argamasas. La selección de este taxón probablemente se deba a la mayor extensión que tendrían los pinares en el pasado y la adecuación de las propiedades físicas y mecánicas que presenta esta madera para la función escogida: servir como elemento constructivo dentro del granero (CLIMENT *et al.*, 2006; LARRAZ MORA, 1998). En este sentido, y a la espera de próximos análisis que engloben otras áreas del yacimiento, podemos presuponer la utilización de esta especie como material de construcción tanto en las estructuras habitacionales del poblado como dentro del granero.

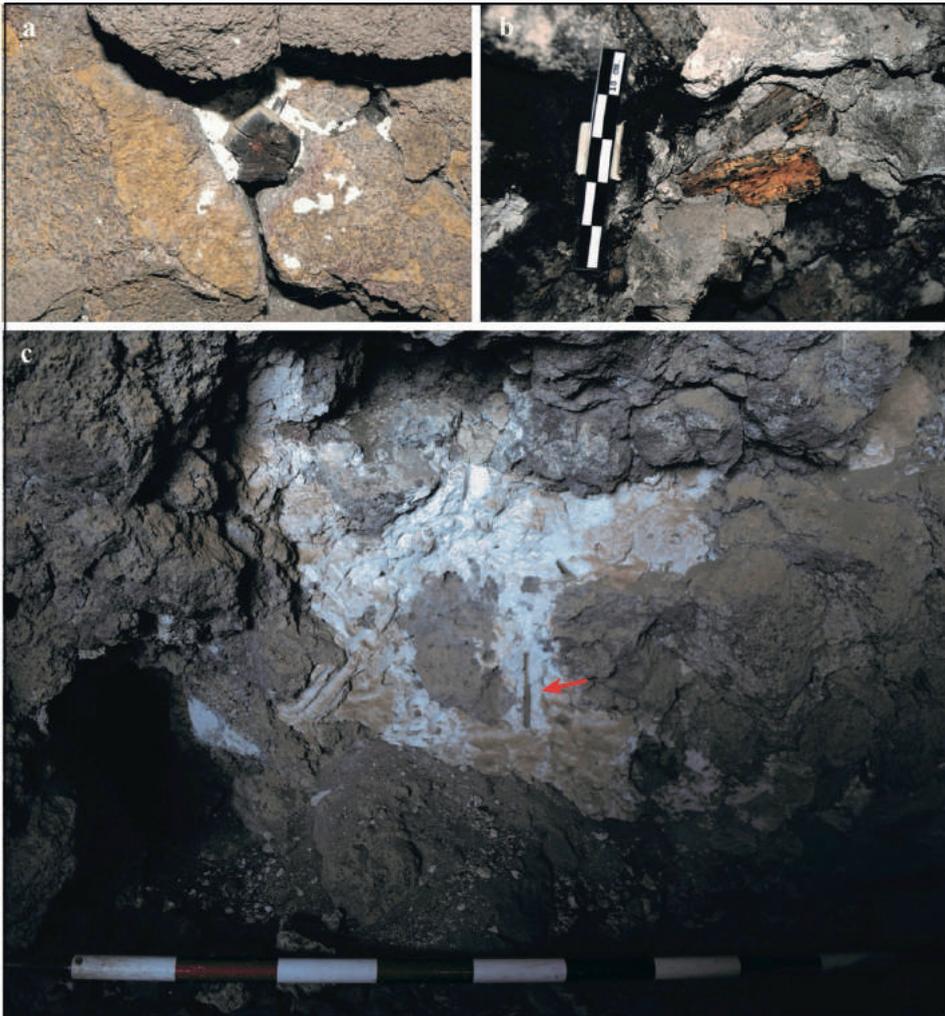


Figura 7. Fragmentos de madera del granero de La Fortaleza insertados en argamasas.

El resto de recursos leñosos documentados en el granero, salvo las lauráceas, sugieren la recolección de maderas en un área de captación próxima al yacimiento (0-2 km) sin que parezca evidenciarse indicios de selección taxonómica. De hecho, los taxones identificados son característicos del entorno inmediato al asentamiento, incluyendo también especies propias del cauce del barranco de Tirajana y su tramo medio, como los palmerales. Así, las maderas que sirvieron para estructurar el espacio, a excepción del uso del pino ya comentado, fueron recogidas siguiendo el criterio de disponibilidad en los alrededores. La abundancia de pino canario respecto al resto de taxones podría sugerir el uso preferencial de esta especie como material de construcción, bien sea por la extensión que tuvo

en el medio como así lo atestiguan numerosos registros de su utilización como combustible o bien por la adecuación a la finalidad perseguida, de manera que el elenco taxonómico restante cumpliría la función de fijar capas de argamasa o formar parte de pequeños elementos estructurales. Cabe mencionar la presencia de taxones que tendrían un uso principalmente económico, como la higuera o la palmera, y cuyas maderas pudieron ser reaprovechadas. Así, los restos de madera de higuera pueden ser interpretados como el resultado de las podas de este árbol frutal, ya que el almacenamiento de frutos de esta especie ha sido documentado en los silos (MORALES *et al.*, 2018). De hecho, fragmentos de fruto y frutos completos identificados en otros graneros sugieren el almacenamiento de higos desecados para su consumo durante el año por parte de la población prehispánica, un aspecto que también recogen las fuentes narrativas etnohistóricas (MORALES *et al.*, 2018, 2014). De igual forma, los fragmentos de monocotiledóneas desecados cabría interpretarlos como restos de fibras vegetales aportadas al granero para la confección de cuerdas, cestería, recipientes o esteras. En este sentido, algunos fragmentos de fibras vegetales trabajadas fueron también conservados por desecación en el granero.

Finalmente, mención especial merece la presencia de restos de Lauraceae que pueden ser relacionados con la documentación de fragmentos de hojas de *Laurus cf. novocanariensis* (loro o laurel) en otros graneros como El Álamo-Acusa (1030-1210 cal AD), Cuevas Muchas-Guayadeque o Temisas-Risco Pintado (HENRÍQUEZ-VALIDO *et al.*, 2019; MORALES *et al.*, 2018, 2014). Estas evidencias ponen de manifiesto el uso de esta planta como repelente para evitar la propagación de plagas de insectos que afecten a las semillas y frutos almacenados. En este sentido, el estudio de los insectos recuperados en estos contextos contribuye a detectar tanto las plagas que afectaron a los cereales como aquellos xilófagos que intervienen en la biodegradación de las maderas (HENRÍQUEZ-VALIDO *et al.*, 2019). Por tanto, a pesar de la inviabilidad de realizar una identificación botánica de las maderas y carbón de lauráceas hasta el rango de especie, la determinación de *Laurus cf. novocanariensis* mediante la recuperación de fragmentos de hojas en diversos espacios de almacenamiento nos permite aventurar la hipótesis de la adscripción de estas maderas a dicha especie. Este dato sugiere el aporte de ramas verdes de laurel con las hojas todavía insertas desde áreas de captación lejanas a La Fortaleza, para su posible uso como insecticida.

5. CONCLUSIONES

Los resultados que aquí presentamos constituyen los primeros datos xilológicos y antracológicos procedentes de contextos de espacios de almacenamiento o graneros en la isla de Gran Canaria. Las maderas y carbones analizados de los silos de La Fortaleza sugieren la recolección de especies leñosas características del piso bioclimático termocanario de ombroclima seco o semiárido las cuales estarían presentes en el entorno local del yacimiento (área de captación de 0-2 km), a excepción de los restos de lauráceas que pudieron ser recolectados en áreas

de aprovisionamiento más alejadas. Junto a una presencia considerable de la vegetación termófila, el pino canario constituye el recurso leñoso más abundante tanto entre las maderas desecadas como entre las carbonizadas. La selección preferente de este taxón puede explicarse debido a su mayor abundancia en el medio que en la actualidad y su adecuación a la función perseguida: acondicionar el espacio en el interior de los silos por medio de postes, vigas o tablones. El análisis arqueobotánico ha evidenciado, además, la utilización de otro tipo de recursos (como las monocotiledóneas) seguramente asociados a las fibras vegetales con las que se confeccionarían cuerdas, esteras o recipientes. Finalmente, cabe destacar la identificación de maderas de lauráceas que podrían ser relacionadas con la documentación de hojas de laurel en otros graneros de Gran Canaria, apuntando a su uso como insecticida mediante el depósito de ramas verdes de esta planta con las hojas todavía insertas. Nuevos datos xilológicos procedentes de otros graneros de la isla aportarán una perspectiva más amplia e integradora respecto al uso de maderas en estos espacios al mismo tiempo que permitirán, desde una perspectiva tafonómica, la evaluación del grado de biodeterioro que presentan estos materiales.

6. AGRADECIMIENTOS

Los resultados presentados en este trabajo se adscriben al proyecto HAR2017-83205-P del MINECO y al programa de ayudas de la Generalitat Valenciana para la contratación de personal investigador en fase postdoctoral (APOSTD/2017/126). P. Vidal Matutano es beneficiaria de un contrato financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación perteneciente al Programa Juan de la Cierva - Formación (FJCI-2017-32461). J. Morales es beneficiario de un contrato perteneciente al Programa Ramón y Cajal (RYC 2015-18072). P. Henríquez es beneficiario del Programa Predoctoral de Formación del Personal Investigador de la ULPGC en la convocatoria de 2017

7. REFERENCIAS

- ALMEIDA PÉREZ, R.S. (2003): «Censo, distribución, hábitat y estado de conservación de *Dracaena tamaranae* A. Marrero, R.S. Almeida & M. Gonzalez Martín. Gran Canaria, Islas Canarias», *Botánica Macaronésica*, 24: 39-56.
- ARANGUREN, B.; REVEDIN, A.; AMICO, N.; CAVULLI, F.; GIACHI, G.; GRIMALDI, S.; MACCHIONI, N.; SANTANIELLO, F. (2018): «Wooden tools and fire technology in the early Neanderthal site of Poggetti Vecchi (Italy)», en *Proceedings of the National Academy of Sciences*. <https://doi.org/10.1073/pnas.1716068115>
- ARCO AGUILAR, M.C. (1993): *Recursos vegetales en la prehistoria de Canarias*, Serie Museo Arqueológico, La Laguna.
- BADAL, E. (1992): «L'anthracologie préhistorique: à propos de certains problèmes méthodologiques», *Bulletin de la Société Botanique de France*, 139: 167-189.
- BADAL, E. (2013): «Los usos de los vegetales leñosos en el Cabezo de la Cruz (La Muela, Zaragoza) durante la ocupación mesolítica», en J.M. RODANÉS VICENTE

- (ed.), *El Campamento Mesolítico Del Cabezo de La Cruz: La Muela, Zaragoza*, Monografías Arqueológicas, Zaragoza: 83-99.
- BADAL, E. ; HEINZ, C. (1991): «Méthodes utilisées en Anthracologie pour l'étude de sites préhistoriques», *BAR International Series*, 573, Oxford: 17-47.
- BRAMWELL, D.; BRAMWELL, Z. (2001): *Flores silvestres de las Islas Canarias*, Ed. Rueda, Madrid.
- BOSCH, A. ; CHINCHILLA, J. ; TARRÚS, J. (2006) : *Els objectes de fusta del poblat neolític de la Draga. Excavacions 1995-2005*, Museu d'Arqueologia de Catalunya, Girona.
- CARUSO, L.; CLEMENTE, I.; CIVALERO, M. (2015): «A use-wear analysis of wood technology of patagonian hunter-gatherers. The case of Cerro Casa de Piedra 7, Argentina», *Journal of Archaeological Science*, 57: 315-321.
- CARUSO, L.; THÉRY-PARISOT, I.; PIQUÉ, R. (2013): «¿Recolectar o cortar?: Modalidades de adquisición del material leñoso en grupos cazadores-recolectores patagónicos», en F. ZANGRANDO, R. BARBERENA, A. GIL, G. NEME, M. GIARDINA, L. LUNA, C. OTOLA, S. PAULIDES, L. SALGAN y A. TIVOLI (eds.), *Tendencias Teórico-Metodológicas y Casos de Estudio en la Arqueología de La Patagonia*, Museo de Historia Natural de San Rafael, Buenos Aires: 281-287.
- CHABAL, L. (1988): «Pourquoi et comment prélever les charbons de bois pour la période antique: les méthodes utilisées sur le site de Lattes (Hérault)», *Lattara*, 1: 187-222.
- CLIMENT, J.; LÓPEZ, R.; GONZÁLEZ, S.; GIL, L. (2006): El pino canario (*Pinus canariensis*), una especie singular. *Revistas Ecosistemas* 16 (1), 80-89.
- FERGUSON, D.K., 1974. «On the taxonomy of recent and fossil species of *Laurus* (Lauraceae)», *Botanical Journal of the Linnean Society*, 68: 51-72.
- HENRÍQUEZ-VALIDO, P.; MORALES, J.; VIDAL-MATUTANO, P.; SANTANA-CABRERA, J.; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, A. (2019): «Arqueoentomología y arqueobotánica de los espacios de almacenamiento a largo plazo: el granero de Risco Pintado, Temisas (Gran Canaria)», *Trabajos de Prehistoria*, 76 (1): 120-137. <https://doi.org/10.3989/tp.2019.12229>
- JACQUIOT, C., 1955. *Atlas d'anatomie des bois des conifères*, Centre technique du bois, Paris.
- JACQUIOT, C. ; TRENARD, Y. ; DIROL, D. (1973) : *Atlas d'anatomie des bois des angiosperms (Essences feuillues)*, Centre technique du bois, Paris.
- JORGE BLANCO, M.S. (1989): «Restos vegetales de un túmulo arqueológico de la necrópolis de Arteara, Gran Canaria», *Botánica Macaronésica*, 18: 47-58.
- LARRAZ MORA, A. (1998): «Sistemas constructivos de la vivienda canaria a raíz de la conquista. El caso de Tenerife», en F. BORES, J. FERNÁNDEZ, S. HUERTA y E. RABASA, *Actas del II Congreso Nacional de Historia de La Construcción*, Instituto Juan de Herrera, CEHOPU, Universidad de La Coruña-Madrid: 251-261.
- LIRA, N.; DIAZ-VAZ, J.E.; MUÑOZ, S. (2012): «Análisis de conservación y estructura celular de la madera de seis canoas monóxilas del centro sur de Chile», *Magallania Punta Arenas*, 40: 307-318.
- LOUTFY, M. (2009): «Wood anatomy and its implications on the taxonomy of *Apollonias Nees* (Lauraceae)», *Feddes Repertorium*, 120: 75-90.

- MACHADO, M. del C. (1992): «Introducción al análisis antracológico en la isla de Tenerife», *Bull. Société Bulletin de la Société Botanique de France*, 139: 495-506.
- MACHADO, M. del C.; ARCO, M.C. DEL; VERNET, J.-L.; OURCIVAL, J.-M. (1997): «Man and vegetation in northern Tenerife (Canary Islands, Spain), during the prehispanic period based on charcoal analyses», *Vegetation History and Archaeobotany*, 6: 187-195.
- MACHADO, M. del C.; GALVÁN, B.; HERNÁNDEZ, C.M. (2002): «El uso de la madera en yacimientos arqueológicos del NW de Tenerife. Contribución del antracoanálisis», *Estudios Canarios*, 46: 363-382.
- MACHADO, M. del C.; MARTÍN, E. (2000): «Resultados del antracoanálisis del Caboco de la Zarza (Garafía, La Palma)», *Estudios Canarios*, 44: 407-423.
- MORALES, J.; HENRÍQUEZ-VALIDO, P.; MORENO-BENÍTEZ, M.; NARANJO-MAYOR, Y.; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, A. (2018): «Long-Term Food Storage, Insects, Pests and Insecticides: Archaeological Evidence from Pre-Hispanic (ca. 500-1500 AD) Granaries in Gran Canaria (Canary Islands, Spain)», *Techniques & Culture. Revue semestrielle d'anthropologie des techniques*, 69: 1-21.
- MORALES, J.; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, A.; GONZÁLEZ-MARRERO, M.C.; MARTÍN-RODRÍGUEZ, E.; HENRÍQUEZ-VALIDO, P.; PINO-CURBELO, M. DEL (2014): «The archaeobotany of long-term crop storage in northwest African communal granaries: a case study from pre-Hispanic Gran Canaria (cal. ad 1000-1500)», *Vegetation History and Archaeobotany*, 23: 789-804.
- MORENO, M.A.; MENDOZA, F.; SUÁREZ, I.; ALBERTO, V.; MARTÍNEZ, M.A. (2017): «Un día cualquiera en La Fortaleza. Resultados de las intervenciones arqueológicas 2015-2016 (Santa Lucía de Tirajana, Gran Canaria)», en *XXII Coloquios de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria: 1-9.
- NADEL, D.; GRINBERG, U.; BOARETTO, E.; WERKER, E. (2006): «Wooden objects from Ohalo II (23,000 cal BP), Jordan Valley, Israel», *Journal of Human Evolution*, 50: 644-662.
- NARANJO-MAYOR, Y.; RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, A. (2015): «Artefactos e instrumentos de piedra en un espacio de almacenamiento colectivo. El caso de El Cenobio de Valerón (Gran Canaria, España)», *Munibe*, 66 : 291-308.
- ONRUBIA PINTADO, J. (1995): «Magasins de falaise préhispaniques de la Grande Canarie. Viabilité et conditions de formulation d'une hypothèse de référence ethnoarchéologique», en A. BAZZANA y M.C. DELAIGUE (eds.), *Ethnoarchéologie méditerranéenne, finalités, démarches et résultats*, Casa de Velázquez, Madrid: 159-180.
- PEÑA-CHOCARRO, L.; PÉREZ JORDÀ, G.; MORALES MATEOS, J.; ZAPATA, L. (2015): «Storage in traditional farming communities of the western Mediterranean: Ethnographic, historical and archaeological data», *Environmental Archaeology*, 20: 379-389.
- PIQUÉ, R. (1999): *Producción y uso del combustible vegetal: una evaluación arqueológica*, Editorial CSIC-CSIC Press, Madrid.
- PIQUÉ, R. (2006): «Los carbones y las maderas de contextos arqueológicos y el paleoambiente», *Revista Ecosistemas*, 15: 31-38.

- RÍOS-GARAIZAR, J.; LÓPEZ-BULTÓ, O.; IRIARTE, E.; PÉREZ-GARRIDO, C.; PIQUÉ, R.; ARANBURU, A.; IRIARTE-CHIAPUSSO, M.J.; ORTEGA-CORDELLAT, I.; BOURGUIGNON, L.; GARATE, D. (2018): «A Middle Palaeolithic wooden digging stick from Aranbaltza III, Spain», *PLoS One*, 13, e0195044. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0195044>.
- RIVAS-MARTINEZ, S. (1987): *Memoria del mapa de series de vegetación de España: 1:400.000*, ICONA, Madrid.
- RODRÍGUEZ-RODRÍGUEZ, A.; MORALES MATEOS, J.; PINO CURBELO, M. DEL; NARANJO MAYOR, Y.; MARTÍN RODRÍGUEZ, E.; GONZÁLEZ MARRERO, M. del C. (2012): «Espacios de producción especializada, excedentes y estratificación social en la Gran Canaria pre-europea», *Tabona*, 19: 101-123.
- SCHOCH, W.H.; BIGGA, G.; BÖHNER, U.; RICHTER, P.; TERBERGER, T. (2015): «New insights on the wooden weapons from the Paleolithic site of Schöningen», *Journal of Human Evolution*, 89: 214-225.
- SCHWEINGRÜBER, F.H. (1976): *Mikroskopische holzanatomic, Anatomie microscopique de bois*. Institut fédéral de recherches forestière, Zurcher AG.
- THÉRY-PARISOT, I.; CHABAL, L.; CHRZAVZEZ, J. (2010): «Anthracology and taphonomy, from wood gathering to charcoal analysis. A review of the taphonomic processes modifying charcoal assemblages, in archaeological contexts», *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology*, 291: 142-153.
- VELASCO-VÁZQUEZ, J., MARTÍN-RODRÍGUEZ, E., ALBERTO-BARROSO, V., DOMÍNGUEZ, J.C., LEÓN, J., 2001. *Guía del patrimonio arqueológico de Gran Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- VERNET, J.L. (1967): «Premiers résultats de l'étude anatomique de charbons de bois préhistoriques de la région méditerranéenne française», *Bulletin de l'association française pour l'étude du Quaternaire*, 4 : 211-222.
- VIDAL-MATUTANO, P. ; HENRY, A. ; THÉRY-PARISOT, I. (2017): «Dead wood gathering among Neanderthal groups: Charcoal evidence from Abric del Pastor and El Salt (Eastern Iberia)», *Journal of Archaeological Science*, 80: 109-121.

Obulcula, un municipio flavio en la Campiña Sevillana

Obulcula, a Flavian Municipium of the Province Hispania Ulterior Baetica

Jesús Salas Álvarez
Universidad Complutense de Madrid
Departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología.
Unidad Docente de Arqueología
<http://orcid.org/0000-0002-7364-4347>
jessalas@ucm.es

Recibido: 31/07/2019; Revisado: 29/11/2019; Aceptado: 29/11/2019

Resumen

Obulcula (Castillo de la Monclova, Fuentes de Andalucía) es una ciudad mencionada en las Fuentes Clásicas, situada al pie de la *Via Augusta* en el tramo comprendido entre *Carmo* y *Astigi*, y que alcanzó el status de ciudad de derecho latino bajo el gobierno de la dinastía Flavia. Pese a esta importancia, el conocimiento de la ciudad sigue siendo muy escaso porque no se han realizado excavaciones arqueológicas, y porque durante mucho tiempo existió una importante controversia entre los investigadores acerca de la ubicación exacta de la misma.

Palabras clave: *Obulcula*, Bética romana, romanización, Flavios.

Abstract

Obulcula (Castillo de la Monclova, Fuentes de Andalucía) is a city mentioned in classical sources, located at the end of the *Via Augusta* in the section between *Carmo* and *Astigi*, and which acquired the status of city by Roman law under the government of the Flavian dynasty. In spite of this importance, knowledge of the city remains scarce because of the lack of archaeological excavations, and also because of a significant and long-standing disagreement between researchers over its exact location.

Keywords: *Obulcula*, Roman Baetica, Romanization, Flavian Dynasty.

La ciudad iberorromana de *Obulcula* se localiza en los terrenos del actual Castillo de la Monclova (Fuentes de Andalucía, Sevilla), hacia el punto kilométrico 475,5 de la Autopista A-4 Madrid-Cádiz, que divide en dos mitades al yacimiento. Éste se ubica sobre una meseta artificial de forma circular, que en algunos puntos

alcanza los 4 m de potencia, y bordeada por un talud de tierra en su parte N y W, que formó parte del sistema defensivo de la ciudad.

El emplazamiento está situado en un punto de encuentro entre la *Via Augusta*, que lo cruza en sentido E-W (Figura 1), y el camino de Fuentes de Andalucía a Palma del Río, que lo cruza de N a S, y que pone en contacto a la Campiña Sevillana con el río Guadalquivir y la Sierra Norte. Desde el propio yacimiento parten una serie de caminos que recorren y vertebran el territorio circundante, caracterizado por suelos muy arcillosos –denominados vertisoles– que proporcionan unas excelentes tierras agrícolas de secano, que han marcado el devenir económico de la zona desde época protohistórica hasta la actualidad.¹ Asimismo, una serie de arroyos drenan la zona, vertiendo sus aguas hacia el Arroyo Madre de Fuentes, que vertebra en sentido N-S todo el territorio, en el cual también se detectan pequeñas lagunas endorreicas diseminadas en sus alrededores, que debieron favorecer la ocupación de la zona, ya desde la antigüedad.

Pese a ser una de las ciudades citadas por los autores clásicos, no conocemos en la actualidad muchos más datos sobre ella, debido a la falta de excavaciones arqueológicas sistemáticas en el lugar, que puedan proporcionar elementos para conocer esta *mansio* de la Vía Augusta (Figura 1).

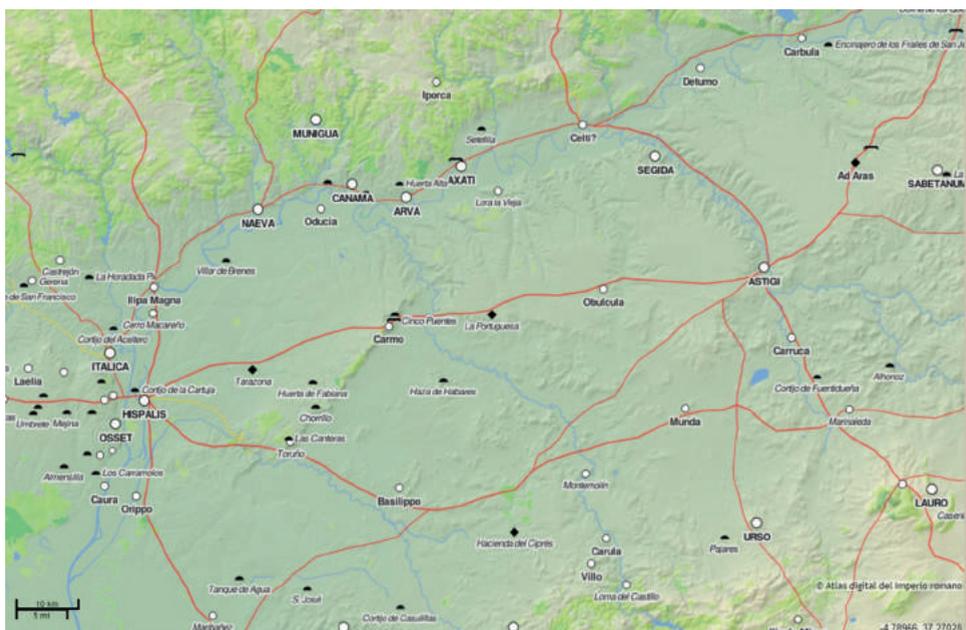


Figura 1. Ubicación de *Obulcula*. Fuente: Atlas Digital del Mundo Romano.

¹ Esa importancia hizo que el yacimiento protohistórico y romano de *Obulcula* fuese declarado Bien de Interés Cultural, Categoría Zona Arqueología, en 1996 (BOE nº 213, de 3 de septiembre, págs. 26907-20908).

1. LA MENCIÓN DE LA CIUDAD EN LAS FUENTES CLÁSICAS

Dentro del conjunto de obras para el conocimiento de esta ciudad de la *Provincia Hispania Ulterior Baetica*, podemos distinguir dos grandes grupos de fuentes, en función de la naturaleza de las mismas, ya que de una parte tenemos las denominadas tratados geográficos, y, de otra, los textos de índole itineraria propiamente dicha.

Dentro de ese primer grupo, debemos mencionar en primer lugar al historiador Apiano, quien en su obra sobre *Iberia*, recoge la noticia de la conquista de la ciudad de Ὀβόλκολα² por el cónsul Quinto Fabio Máximo Serviliano en el transcurso de su campaña contra Viriato en los años 141-140 a.C.

La siguiente mención la encontramos en el texto del *Bellum Alexandrinum*, donde Aulo Hircio nos narra el episodio en el cual la ciudad de *Obulcula* se amotinó, en el año 48 a.C., contra el gobernador cesariano Casio Longino, declarándose sus ciudadanos partidarios de los hijos de Pompeyo, y sorprendiendo a una serie de cohortes allí reunidas.³

Un tercer pasaje lo encontramos en la *Naturalis Historia* de Plinio el Viejo, quien incluyó a *Obulcula* dentro de los *oppida stipendiaria* existentes en el *conventus Astigitanus*,⁴ estatuto jurídico que, sin lugar a dudas, procedería del momento de la conquista romana del territorio. Para finalizar este inicial grupo, debemos mencionar la *Geographia* de Claudio Ptolomeo, de mediados del siglo II d.C., en la que este autor ubica a la ciudad de Ὀβούκκουλα en territorio turdetano.⁵

Dentro del segundo grupo de fuentes clásicas, en este caso centradas específicamente en las vías romanas, lo primero que llama la atención fue la inclusión de la ciudad en todas ellas, pero bajo distintas nomenclaturas, lo cual en su momento dio lugar a diversas controversias sobre si se trataba de la misma ciudad o no, cuestión ésta sobre la que volveremos un poco más adelante.

Así, en los *Vasos de Vicarello*, que es el itinerario más antiguo del que tenemos constancia, aparece incluida en el tramo *ab Hispali Cordubae*, entre las ciudades de *Carmo* y de *Astigi*, bajo tres denominaciones distintas: *Obuclam*, *Obucla* y *Obuclae*. Como ya indicara en su día J.M. Roldán Hervás, los tres primeros vasos (CIL XI, 3281, 3282 y 3283) se encuentran en estrecha relación en su factura exterior, tanto artística como epigráfica, mientras que el Vaso 4 (CIL XI, 3284) es totalmente distinto (ROLDÁN, 1974: 149).

La explicación del hallazgo ha variado desde su descubrimiento. Actualmente se considera que los vasos serían unos *turibula* o vasos ceremoniales que conmemorarían cada uno de los *Ludi Saecularis* celebrados en Roma (HERRMANN, 2007: 9; ROLDÁN y CABALLERO, 2009: 6), y de los cuales hay constatados cuatro gracias a los testimonios de los historiadores romanos. Asimismo, se ha propuesto una nueva reordenación de los Vasos, que quedaría de la siguiente manera:

² App. *Iber.* 68.

³ Bell. *Alex.* 57.2

⁴ Plin. *HN* III.12

⁵ Ptol. *Geog.* 2.4.10

Vaso 1	<i>Obuclae</i> ¹	Septimio Severo	204 d.C. ²
Vaso 2	<i>Obuclā</i> ³	Domiciano	88 d.C. ⁴
Vaso 3		Claudio	47 d.C. ⁵
Vaso 4	<i>Obuclam</i> ⁶	Augusto	17 a.C. ⁷

Esto explicaría las distintas versiones del topónimo de la ciudad, bajo el que subyace una evolución histórica del mismo, y que vendría a coincidir con un momento histórico diferenciado. De esta forma, el vaso 4, el más antiguo cronológicamente hablando, correspondería a la denominación del *oppidum* antes de la fundación de la *Colonia Augusta Firma Astigi* –acaecida en el 14 a.C.–, en cuyo territorio quedaría englobado.

El topónimo permanece invariable en los Vasos 3 y 2. Mientras el primero de éstos dos se vincularía con el *Ludus Saecularis* celebrado por Claudio para conmemorar el 800 aniversario de la fundación de Roma, el Vaso 2 (Figura 2) haría referencia a los juegos celebrados bajo el gobierno de Domiciano, justo cuando *Obulcula* se ha convertido en un municipio Flavio, gracias a la extensión del *ius latinus* conferido bajo el gobierno de Vespasiano, status que no conllevó una nueva denominación para la ciudad, ya que en el Vaso 1, fechado en el gobierno de Septimio Severo, vemos que el topónimo es una variante producto de una simple evolución lingüística.

Por su parte, en el *Itinerario de Antonino*, la otra gran fuente para el estudio de las vías romanas, y que se fecha en los siglos II-III d.C., la ciudad de *Obucula* aparece mencionada como situada entre *Carmo* y *Astigi* tanto en el *Item ab Hispali Corduba*¹³ como en el *Item ab Hispali Emeritam*.¹⁴

Finalmente, en el *Anónimo de Ravena* o *Ravennate*, el *itineraria* más tardío de todos, *Obucula* aparece como una *mansio* situada en la misma Vía Augusta, en el tramo comprendido entre *Astigi* y *Carmo*.¹⁵

6 Vicar. IV: CIL XI, 3284. *Tabula Imperii Romani*, 2001, 252.

7 Herodiano, III.8.10; *De die natali* 17.7-15

8 Vicar. II: CIL XI 3282; Vicar. III: CIL XI, 3283.

9 Sue. Dom. 4,3; Tac. Ann. XI, 11.

10 Sue. Cl. 21,2; Sue. Vit. 2,5; Tac. Ann. XI, 11.

11 Vicar. I: CIL XI, 3281.

12 Suetonio, Aug. 31,4; *Res Gestae Divi Augusti*, 22.

13 *It.Ant.* 413.2

14 *It.Ant.* 414.3

15 *Ravenn.* 315.4



Figura 2. Tercer vaso de Vicarello (CIL XI, 3283): primera columna, donde se lee *Obucla*. Fuente: Wikimedia Commons.

2. LA EPIGRAFÍA ENCONTRADA EN LA CIUDAD Y EN SU TERRITORIO

Otra fuente importante para el conocimiento de la ciudad procede de los datos aportados por el conjunto epigráfico que se puede adscribir a la ciudad, constituido a día de hoy por un conjunto de inscripciones, de las cuales dos fueron ya recopiladas por E. Hübner (1869:189),¹⁶ mientras que las restantes¹⁷

¹⁶ Se trata de CIL II²/5,1323 (= CIL II, 1512) y de CIL II²/5,1328 (= CIL II, 1389). A estas no se ha sumado el epígrafe CIL II, 128* (= CIL A V, 31*) dedicado a *Ceres Frugifera*, encontrado en Carmona, y en el que se menciona un colegio de agrimensores obulcolense, ya conocido desde el siglo XVIII gracias a las noticias de Cándido María Trigueros de 1772 (SALAS, 2010: 303-306), y que fue considerado como una falsificación por E. HÜBNER (1869:16).

¹⁷ CIL II²/5,1322 (= CIL A II, 835), CIL II²/5,1324, CIL II²/5,1325, CIL II²/5,1326 (= CIL A II, 756) y CIL II²/5,1327 (= AE 1997, 827).

fueron catalogadas y publicadas por F. Fita, C. Fernández-Chicarro, F. Fernández Gómez y J. González (MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 255).

En función del lugar de aparición, podemos distinguir 2 grupos:

a) Aquellos encontrados en la propia ciudad. A este grupo pertenecen diversos fragmentos de ánforas que portan la contramarca *FB·FSF* (CALLENDER, 1965: 614, nº 130; PONSICH, 1979: 54, pl. XIII, fig. 20; MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 355), que fueron recogidos en distintos puntos de la superficie que ocupa el propio yacimiento.

b) Encontrados en las inmediaciones de la ciudad. En este apartado debemos incluir, en primer lugar, un fragmento de lámina o tabla de bronce (Figura 3), hallado en 1979 en la Vereda del Galeote, en las inmediaciones del yacimiento, pero sin que conozcamos las circunstancias concretas y el contexto del hallazgo. La lámina contiene unas 10 líneas, y que conserva en su margen superior las señales de uno de los orificios con los que se fijaba al muro donde se hallaba expuesta al público.



Figura 3. Epístola de Antonino Pío encontrada en *Obulcula*.

CIL II²/5,1322 (= CILA II, 835). Foto: Centro CIL II-UAH.

Contiene, al menos, dos *epistulae* de Antonio Pío, aunque de la segunda de las cartas conservamos pocos datos, en las que se menciona la magistratura del *quattuoviratus* y las actividades del *ordo decurionum* de *Obulcula*. En ella se menciona una sentencia jurídica planteada por este *municipium iuris latini* ante el procónsul *Lucilius Africanus*, fechada por la datación consular en el año 159 d.C.¹⁸ (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, 1990: 171-173).

También dentro de este apartado, debemos incluir el epígrafe funerario encontrado en 1787 en la cercana población de La Luisiana (Figura 4), durante una serie de trabajos en la zona denominada de los “Baños Romanos”, situada al Sur de la localidad (Salas, 2010: 128), y que contiene la inscripción siguiente, datada en la primera mitad del siglo I d.C.:

----- / [---Obulcal?]/ensis annorum CII / h(ic) s(it-) e(st) s(it) t(ibi) t(erra) l(evis)
(vac.v.2)/Rustica Caccos/sae f(ilia) ann(or)um LXXII / h(ic) s(ita) e(st) dicite qui / legitis
s(it) t(ibi) t(erra) l(evis)¹⁹

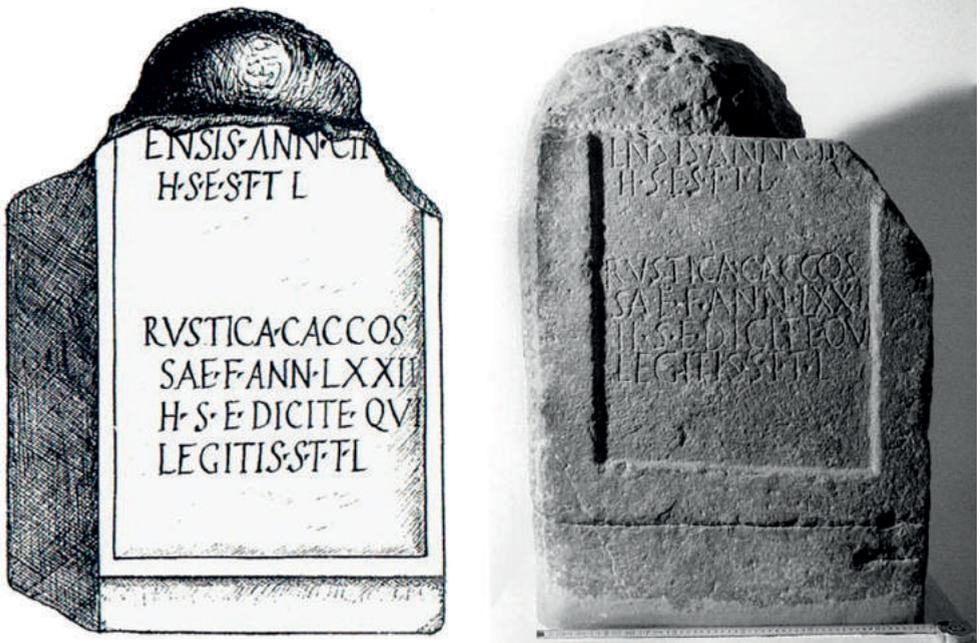


Figura 4. CIL II²/5, 1323 (= CIL II, 1512). Dibujo de Antonio Delgado (a la izquierda).
Foto: Centro CIL II-UAH.

18 CIL II²/5,1322 (= CILA II, 835).

19 CIL II²/5, 1323 (= CIL II, 1512).

En estos epígrafes se han documentado nombres tanto de personajes notables, *Lucretii*²⁰ y *Manlii*,²¹ como libertos²² y esclavos,²³ pero ninguno pertenece ni a la tribu *Quirina*, como sería habitual en los municipios flavios, ni a la *Papiria*, que fue a la que quedaron adscritos los ciudadanos de *Astigi*, sino que en su lugar tenemos documentado a *G. Manlius C.f. Serg. Toloco*²⁴ (MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 357) adscrito a la tribu *Sergia*, presente en la cercana *Colonia Genitiva Iulia Urbanorum Urso*.

3. LA POLÉMICA SOBRE LA UBICACIÓN DE *OBULCULA*

La primera mención que poseemos sobre la existencia de restos arqueológicos en el solar ocupado por *Obulcula*, aparece en el *Libro del Repartimiento de Écija* (1263)²⁵ (HERNÁNDEZ *et al.*, 1951: 44-47; SANZ FUENTES, 1976) entre los conquistadores castellanos, donde ya se vincula a la antigua *Via Augusta*:

En la Aldea de Moncloua co- /
mençamos a fazer donadí /
os en el villar de los Marmolejos /
e fueron midiendo por la vera e /
atrauesamos el camino del Arreçife.²⁶

Sin embargo, hubo que esperar hasta la segunda mitad del siglo XVI para que volviésemos a tener una nueva mención de la ciudad, esta vez debida a Ambrosio de Morales, Catedrático en la Universidad de Alcalá de Henares y Cronista de Castilla (1563), quien en su obra *Las Antigüedades de las Ciudades de España* (1575) situó, acertadamente, la antigua ciudad de *Obulcula* en el emplazamiento del Castillo de la Monclova (Fuentes de Andalucía), gracias al estudio del *Iter ab Hispali Cordubam* y del *Iter ab Hispali Emerita* (MORALES, 1575: 119), pero sin hacer mención alguna a la existencia o no de restos arqueológicos en el lugar.

Continuador de esta línea de investigación fue Rodrigo Caro en el siglo XVII, considerado el primer arqueólogo español, quién aprovechó su cargo de Visitador del Arzobispado de Sevilla para visitar los yacimientos arqueológicos hasta entonces conocidos del territorio sevillano, y que posteriormente recogerá en su *Antigüedades y principado de la Ilustrísima ciudad de Sevilla* (1634). En esta obra defiende que *Obulcula* «juzgo ser el Castillo de la Monclova, que está en el camino de Écija, a cuatro leguas de Carmona por el Arrecife derecho», puesto que, según pudo comprobar personalmente, «se ven allí algunos rastros de antigüedad romana, además del Castillo, que también muestra fundamentos de obra, no de tiempo moderno, si bien lo edificado lo es» (CARO, 1634: 156v).

20 CIL II²/5, 1326 (= CILA II, 756): *Lucretia Afra*.

21 CIL II²/5, 1328 (= CIL II, 1389): *G. Manlius C.f. Serg. Toloco*.

22 CIL II²/5, 1327 (= AE 1997, 827): *Sabina*.

23 CIL II²/5, 1327 (= AE 1997, 827): *Dorus* y CIL II²/5, 1323 (= CIL II, 1512): *Caccosa y Rustica*.

24 CIL II²/5, 1328 (= CIL II, 1389).

25 El original se conserva actualmente en el Archivo Municipal de Écija.

26 SANZ FUENTES (1976: 548).

En el siglo XVIII, la Real Academia de la Historia apoyó el proyecto del Padre Enrique Flórez de realizar una *España Sagrada*, en el que estudiar los territorios de las antiguas sedes episcopales anteriores a la conquista musulmana. Pese a los viajes que realizó por la zona, nunca visitó el solar que ocupaba *Obulcula*, y lo único que realizó fue incluirla en los mapas de la Bética que acompañó a su obra (FLÓREZ, 1752: 48), y que había confeccionado a partir de las menciones contenidas en las fuentes grecorromanas (Figura 5), situándola en la Campiña Sevillana, entre Sevilla y Córdoba.

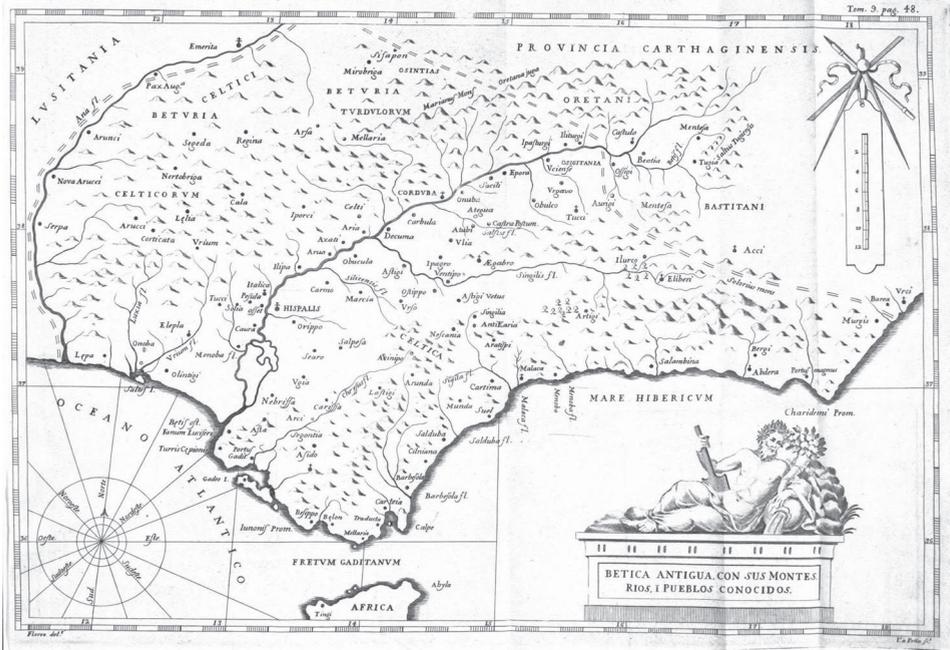


Figura 5. Mapa de la Bética Romana, basada en Plinio, incluida en el tomo IX de la *España Sagrada* de Enrique FLÓREZ (1752).

Por su parte, los Académicos de Buenas Letras de Sevilla decidieron continuar con los estudios de Geografía Histórica y de la Historia Antigua de la Bética Romana iniciados por Rodrigo Caro (SALAS, 2016: 347), con el propósito de reprobear o aprobar las teorías del Padre Flórez.

La primera de estas obras fue la realizada por el jesuita José del Hierro en 1765, quien sostuvo una posición contraria a la aceptada hasta ese momento, por cuanto que situó a la ciudad en un paraje situado a 7 kilómetros hacia el este, donde años después Carlos III fundó la Nueva Población de La Luisiana, identificación que ha sido defendida por numerosos autores posteriores:

a la vera del Arrecife por la derecha, pasada la Moncloa, nace de una fuente un arroyo, donde llaman Venta Quemada. Allí aparecen unos grandiosos baños de una firmísima argamasa. Tendrá de largo doce varas y de ancho 3,5 de alto. Por dentro está por todas partes repartido en gradas, como anfiteatro. Sobre el argamasón está por dentro, todo costrado de otro betún más fino amasado con pedacitos menudos de barro colorado, que parece un jaspe. Por el ángulo que hacen los escalones, corre una cinta del mismo jaspe de tres dedos de grueso. Por todo aquel arroyo abajo, se ven materiales de grandes adobes, barro colorado, fragmentos de tejas romanas, pedazos de vasijas grandes labradas, y por allí algunos jaspes y columnas destrozadas. Aquí estuvo el pueblo, que se extendía hasta el castillo, y le contienen mejor las distancias del Itinerario.²⁷

En el siglo XIX, Juan Agustín Ceán Bermúdez volvió a ubicar «la ciudad de Obocola u Obolcula, ú Obucula ú Obulcula, ó Búcula, estipendiaria, en la región de los túrdulos» en el actual Castillo de la Monclova gracias al estudio de las fuentes clásicas y a las noticias recopiladas por la Academia de la Historia sobre el hallazgo de parte de la necrópolis en 1799: «monumentos de su antigua población, un ataúd de plomo, muchas monedas romanas de todos metales y tamaños». Con estos datos, consideró a la ciudad como «la primera mansión del camino militar que venía a Córdoba desde Sevilla; la segunda del que iba desde esta ciudad a Mérida, y la octava del que salía de Cádiz para Córdoba, pasando por Sevilla» (CEÁN BERMÚDEZ, 1832: 320; SALAS, 1992a), postura que sería asumida años después por Miguel Cortés y López en su *Diccionario geográfico-histórico de la España antigua Tarraconense, Bética y Lusitana* (CORTES, 1836: 234-235).

Esta fue la postura oficial mantenida en todos los círculos intelectuales y eruditos españoles hasta que, a finales de la centuria, Jorge Bonsor llevase a cabo una prospección de las márgenes del Guadalquivir, a fin de comprobar la ubicación exacta de las antiguas poblaciones romanas mencionadas en las fuentes clásicas (Figura 6). Pese a tratarse de un trabajo pionero en cuanto a la metodología de trabajo y de investigación, continuó sosteniendo la vieja teoría de ubicar a *Obulcula* en los terrenos de la población de La Luisiana (BONSOR, 1931: planche IV).

Esta misma idea fue también defendida, ya en el siglo XX, tanto por Adolfo Fernández Casanova, redactor del *Catálogo Monumental y Artístico de la Provincia de Sevilla*²⁸ (FERNÁNDEZ CASANOVA, 1910; 78), como por Antonio Blázquez Delgado-Aguilera en su estudio sobre el Camino Romano entre Sevilla y Córdoba (Figura 7), pese a que incluye un dibujo donde sitúa a *Obulcula* en el Castillo de la Monclova (BLÁZQUEZ, 1912: 471).

²⁷ HIERRO (1765), SANCHO CORBACHO (1939).

²⁸ FERNÁNDEZ CASANOVA 1910, 78.

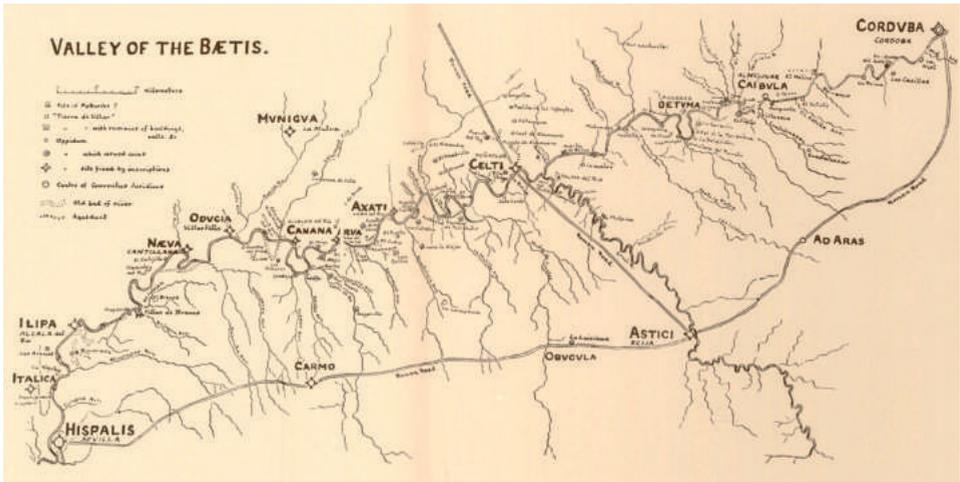


Figura 6. Yacimientos romanos de las márgenes del Guadalquivir, según G. BONSOR (1931).

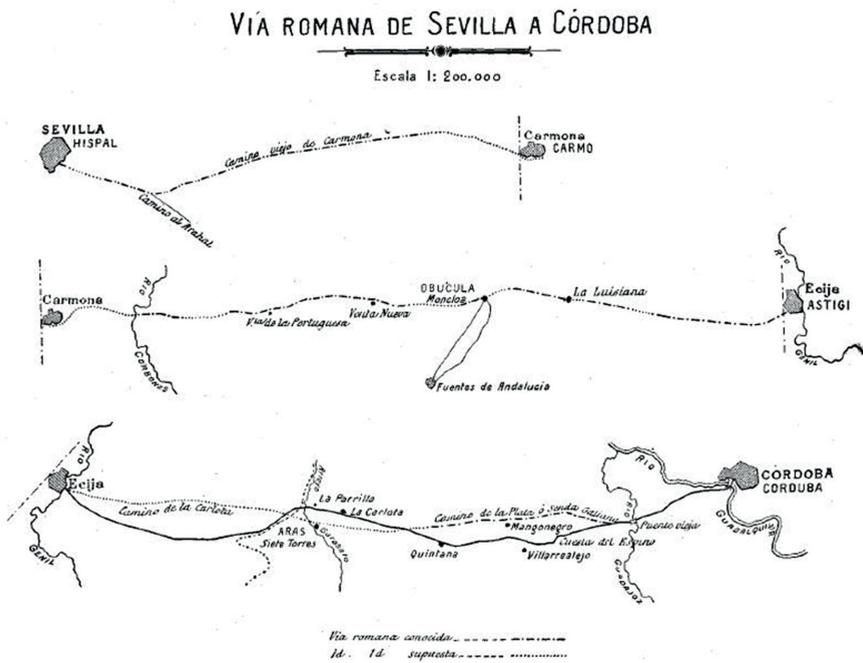


Figura 7. Estudio de la *Via Augusta* entre Carmona y Corduba, realizado por A. Blázquez en 1912.

En 1940 R. Thouvenot volvió a defender, tras estudiar las fuentes clásicas y los datos arqueológicos conocidos hasta ese momento, que la ciudad se encontraba sin lugar a dudas en los terrenos del *Despoblado de la Monclova* (THOUVENOT, 1940: 484), posición que fue ratificada por los autores del *Catálogo Monumental y Artístico de la Provincia de Sevilla* (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 118-122), quienes además aportaron nuevos datos arqueológicos para reforzar esta teoría.

Finalmente, y gracias a los trabajos realizados por A. TOVAR (1974: 114), A. BLANCO y R. CORZO (1976: 156-158) y M. PONSICH (1979: 54-57), la investigación actual considera que el yacimiento de *Obulcula* se ubica en los terrenos del actual Castillo de la Monclova, y así aparece recogido en el inventario de yacimientos arqueológicos de la Provincia de Sevilla, elaborado por la Junta de Andalucía.

4. EL CONOCIMIENTO ARQUEOLÓGICO ACTUAL DE *OBULCULA*

Una vez analizada la controversia sobre la ubicación, vamos a centrarnos en este apartado en los datos arqueológicos conocidos sobre el yacimiento. Como premisa previa, hay que señalar que desconocemos muchos datos sobre el lugar, puesto que sólo tenemos una documentación parcial sobre el mismo, debido a que no se han realizado excavaciones arqueológicas en el solar, y los únicos datos han sido proporcionados por algunas excavaciones puntuales, como consecuencia de la construcción de la Autovía A-4 Madrid-Cádiz, o bien por un hallazgo casual, como fue el caso de algunas tumbas de la Necrópolis.

El yacimiento se encuentra situado sobre una elevación natural del terreno, que ha sido fragmentada en dos mitades (Figura 8) por la Autovía A-4 Madrid-Cádiz, dedicándose su mitad N a cultivos de secano, mientras que la parte SW está ocupada por olivos, que antaño ocuparon tanto el yacimiento como los terrenos inmediatamente circundantes al mismo, tal y como se aprecia en la fotografía aérea del vuelo americano de 1956 (Figura 9).

En ambas fotografías se aprecian el *tell* o elevación natural que sobresale sobre el terreno, como se aprecia en una imagen 3D realizada sobre el yacimiento (Figura 10). También es destacable la presencia de dos arroyos al E y al SW del yacimiento, que debieron jugar un papel en el sistema defensivo de la ciudad.

Los primeros que realizaron un estudio sobre el terreno fueron J. Hernández Díaz, Fco. Collantes de Terán y J. Sancho Corbacho (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 118-122), quienes realizaron una pequeña prospección superficial, ellos la denominan «exploración», en el *oppidum* turdetano, destacando el hecho que al ser cortada la elevación por la carretera permitió que salieran a la luz «en el lado de poniente, entre uno y dos metros por debajo del nivel actual, de los vestigios de un muro de mampuestos de piedra granítica muy desiguales de tamaño, trabados simplemente con barro, que tienen 1,10 m de grueso y que se conservan en una altura de casi un metro».



Figura 8. Vista aérea del yacimiento desde el N. Imagen tomada de Google Earth.



Figura 9. Vista aérea del yacimiento en el Vuelo Americano de 1956.



Figura 10. Imagen 3D del yacimiento desde el W. Imagen obtenida con FugroViewer a partir de los datos Lidar del Instituto Geográfico Nacional. En primer término se aprecia el reborde de la meseta en la que se asienta *Obulcula*.

Los investigadores consideraron que esta estructura correspondería a un estancia o departamento, que tenía un pavimento «constituido por un firme de guijarros y cubierto por tierra apisonada» (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 120). En cuanto a los materiales encontrados, destacan la presencia de fusayolas de barro y cuencos y ánforas ibéricas, que presentan una decoración pintada (Figura 11) a base de «líneas onduladas paralelas dispuestas en metopas, semicírculos o en cuartos de círculo paralelos, enrejados», en color rojo, ocre, negro o pardo (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 121). Este pequeño núcleo prerromano, tal y como aún puede apreciarse en la actualidad en las fotografías aéreas (Figuras 8 y 9) la ciudad contaba con

une muraille épaisse, avec par endroits des lignes sombres qui pourraient indiquer des vides intérieurs comme il en fut observé à Osuna. Au nord-est, on distingue une interruption qui peut correspondre à une porte vers Palma del Río. En avant de l'enceinte, est visible un large fossé, qui semble renforcé devant la sortie ouest par deux saignés parallèles²⁹ (Figura 12).

²⁹ DIDIERJAN (1983: 74).

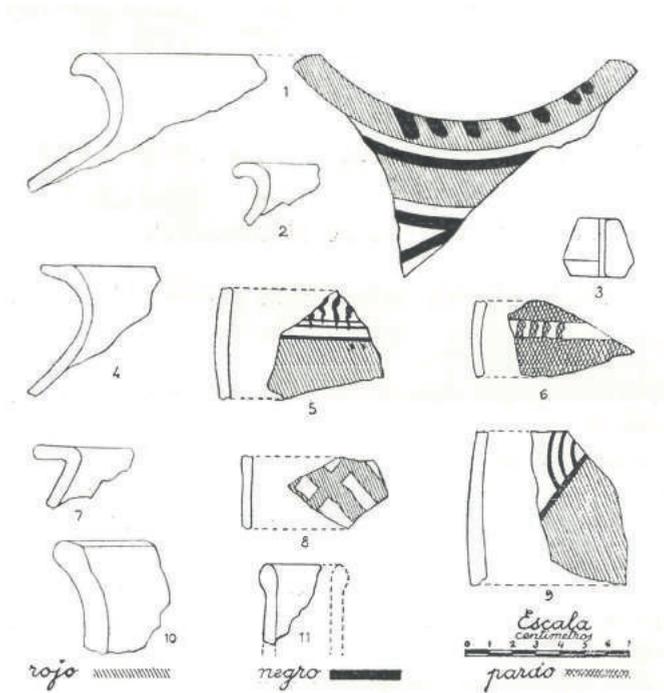


Figura 11. Materiales turdetanos encontrados en *Obulcula* (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 121, Fig. 59).



Figura 12. Vista aérea de la parte N del yacimiento de *Obulcula*, en el que se ha marcado la línea de posible trazado de la muralla del *oppidum* y la entrada al mismo, descrito por F. DIDIERJAN (1983: fig. 37).

Esta constatación realizada por F. Didierjan estaba basada en un estudio previo realizado, a partir de la fotografía aérea de 1956, por A. Blanco y R. Corzo, que se incluía dentro de un estudio más amplio sobre el urbanismo de la Bética Romana. Según estos autores, la ciudad estaría rodeada de una muralla, así como de un foso natural (BLANCO y CORZO, 1976: 156-158), aún visible en la actualidad (Figuras 8 y 9), así como que en la parte N del yacimiento se encontraría la ampliación del yacimiento de época romana (Figura 13), a juzgar por los abundantes materiales de este período que ellos detectaron en la prospección superficial que realizaron en el lugar, y sobre los que ya habían llamado la atención los autores del *Catálogo Histórico-Artístico y Arqueológico de la Provincia de Sevilla*:

hay grandes guijarros con mortero adherido, indicando claramente que sirvieron de material de construcción de los muros romanos, ladrillos de la marca corriente en estas regiones (23x31x6 centímetros), *laterculi* (10x5,5x2,5 centímetros) de los empleados ordinariamente para pavimentos de *opus spicatum*, placas de mármol para el revestimiento de zócalos y pavimentos, trozos de hojas de vidrio plano para cerrar huecos y otros fragmentos del mismo material, entre ellos un trozo de pie de copa. La cerámica está profusamente representada, desde las vasijas grandes, ánforas y *dolia*, hasta las más pequeñas y finas de uso casero, presentando algunos ejemplares asas de diversas formas, unas exentas, otras adheridas a la panza, teniendo una de ellas una laña hecha con un grueso alambre de plomo. En cuanto a la vajilla de mesa hay fragmentos de vasos de barro campaniense, uno de ellos con una decoración obtenida por fajas alternativas lisas y rayadas finamente al modelar el vaso en el torno; un ejemplar de cerámica de Acce y abundantísimos trozos de *terra sigillata* de distinta calidad, predominando la de barniz brillante rojo intenso; una de ellas tiene marca dentro de cartela en hueco y otra dentro de *planta pedis*, ambas ilegibles. Algunos trozos llevan decoración en relieve con figuras de animales: oso y león.³⁰

Esta profusión de materiales sería igualmente recalcada por M. Ponsich en su estudio sobre la implantación rural en la Bética, quien, además, llama la atención sobre la presencia en el lugar de la contramarca *FB·FSF* en diversos fragmentos de ánforas (PONSICH, 1979: 54-57), cuestión ésta sobre la que volveremos más adelante.

Por último, hay que destacar una cuestión. A. Blanco y R. Corzo ponen, por primera vez, en relación con Obulcula, las construcciones encontradas en la vecina localidad de La Luisiana, donde se encontraron los restos de unos baños (SALAS, 1992a), excavados en el siglo XVIII, y que habían dado lugar a la controversia sobre la correcta ubicación de la ciudad.

Pocos más datos podemos sacar sobre la evolución histórica de la ciudad, ya que en las descripciones de los materiales encontrados en superficie, se entremezclan piezas y objetos de distintas épocas, y sin que tampoco exista un estudio microespacial sobre la distribución zonal de las piezas, que podrían aportarnos más información sobre dicha evolución histórica, en la cual el otorgamiento del rango de *Municipium Flavium*, atestiguado por las dos *epistulae* de Antonio Pío,³¹ posiblemente debió conllevar alguna transformación o remodelación en la ciudad, tal y como se se ha verificado en otros casos.

³⁰ HERNÁNDEZ *et al.* (1955: 121-122).

³¹ *CIL* II²/5,1322 (= *CILA* II, 835).

En torno a la ciudad, se dispondrían las necrópolis, de la cual se conoce una de ellas, situada en el denominado Paraje de La Estacada o de Jofre, situado al S. del Castillo de La Monclova. En este punto se llevó a cabo en 1793 una excavación arqueológica, a raíz de los hallazgos producidos por las labores agrícolas, y donde se encontró un sarcófago de plomo y diversas monedas de «latón, cobre y plata del Imperio Romano» (SALAS, 2010: 123-124), aunque de la descripción que nos ha llegado pocos datos podemos sacar acerca de su adscripción cronológica exacta.

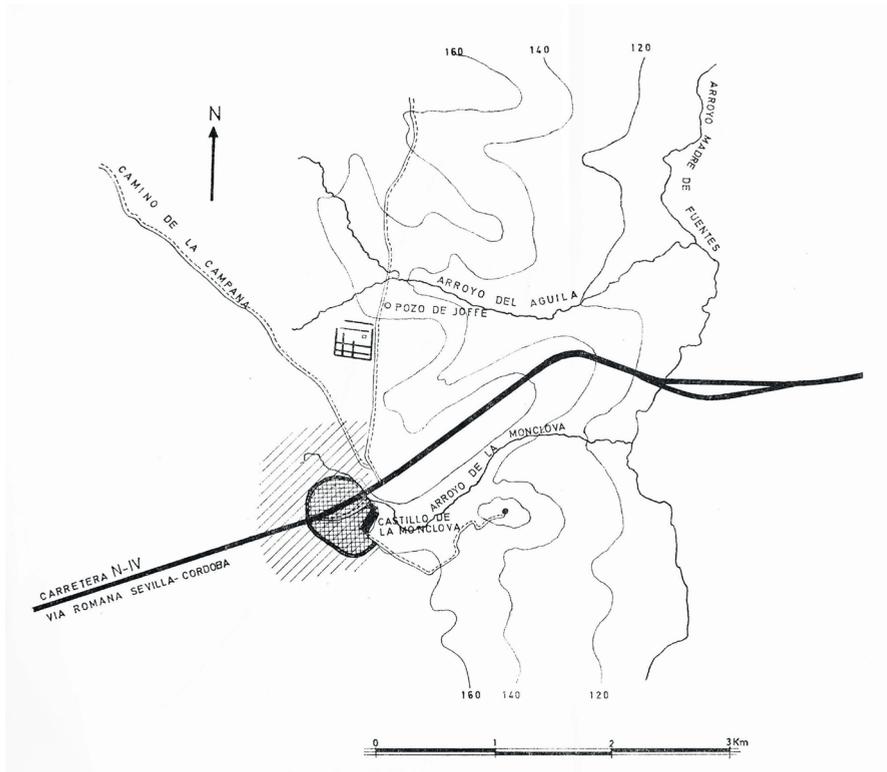


Figura 13. Hipótesis de la evolución de Obulcula, según A. BLANCO y Ramón CORZO (1976: 156-158, fig. 9).

5. EL TERRITORIO DE OBULCULA

La escasez y parcialidad de datos con lo que contamos a la hora de estudiar el solar dónde se ubicó la antigua *Obulcula*, se hacen mucho más evidentes en cuanto intentamos acercarnos al estudio del *territorium* de la ciudad, puesto que no se conocen bien los límites del mismo, ni tampoco se han realizado prospecciones intensivas en los actuales términos municipales de La Campana y de Fuentes de Andalucía (Provincia de Sevilla), que aproximadamente deberían corresponder al espacio rural de la ciudad romana.

Para comenzar, contamos con la publicación de M. Ponsich sobre la implantación rural en la campiña sevillana, quien realizó un estudio sistemático sobre todos los asentamientos romanos de la margen Sur del Guadalquivir, entre Carmona y Écija (Figuras 14 y 15). En este trabajo,³² destacó la importancia de la ciudad de *Obulcula*, emplazada en un punto central de la Campiña Sevillana, en el que se produciría el encuentro entre las vías que cruzan la todo el territorio, de una parte, la *Via Augusta* en sentido N-S, y, por otra, las vías secundarias que hacia el N enlazan con *Axati* (Lora del Río), *Celti* (Peñaflor) y *Palma del Río* (PONSICH, 1979: 54-57; SILLIÈRES, 1979: 504), donde alcanzaría el *Baetis*, el verdadero vertebrador de la Bética, y donde se encontraban los grandes centros productores de ánforas para el comercio del aceite.

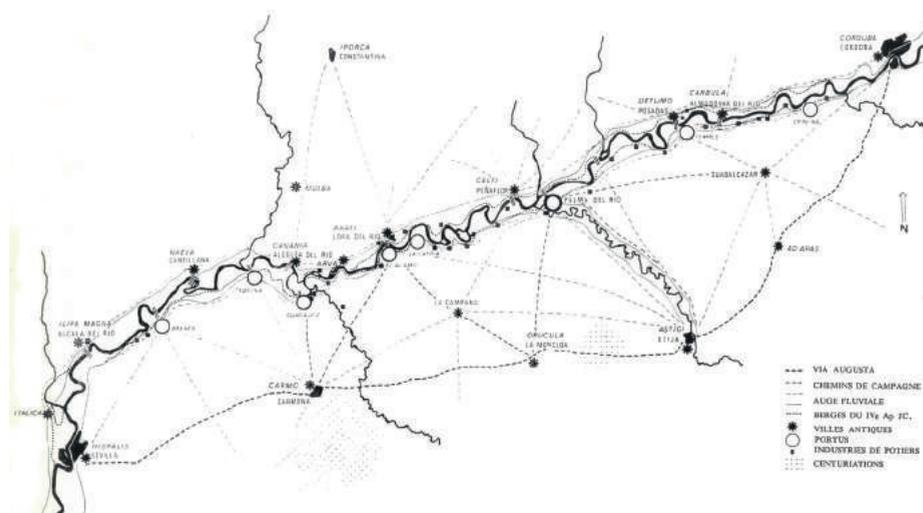


Figura 14. Estructuras rurales de la margen izquierda del Guadalquivir (PONSICH, 1979: fig 3).

En primer lugar, debemos destacar la importancia que juega el Arroyo Madre de Fuentes o Madre Vieja, la principal arteria fluvial que recorre el territorio en sentido S-N, y que desemboca en el Guadalquivir en las cercanías de *Celti* (Peñaflor), y que debió ser el punto fronterizo de los territorios del municipio de *Carmo* y de la *Colonia Augusta Firma Astigi* (Sáez et al., 2010: 416). En segundo lugar, destacan los caminos que, partiendo desde el Castillo de la Monclova, conectaban a *Obulcula* con *Axati* (Lora del Río) y con *Segida Augurina* (La Saetilla/ La Serrezuela, Palma del Río) y *Celti* (Peñaflor). Una derivación secundaria de este camino conectaba la *Via Augusta* con la zona del Guadalquivir, y que atravesaba la zona del Genil por el yacimiento de *Segovia* (Isla del Castillo, *Écija*).

32 Este trabajo fue revisado en 1999 por J. Tinoco Muñoz, actualizando los datos con vista a su inclusión en el inventario general de yacimientos de la Delegación Provincial de Cultura de Sevilla.

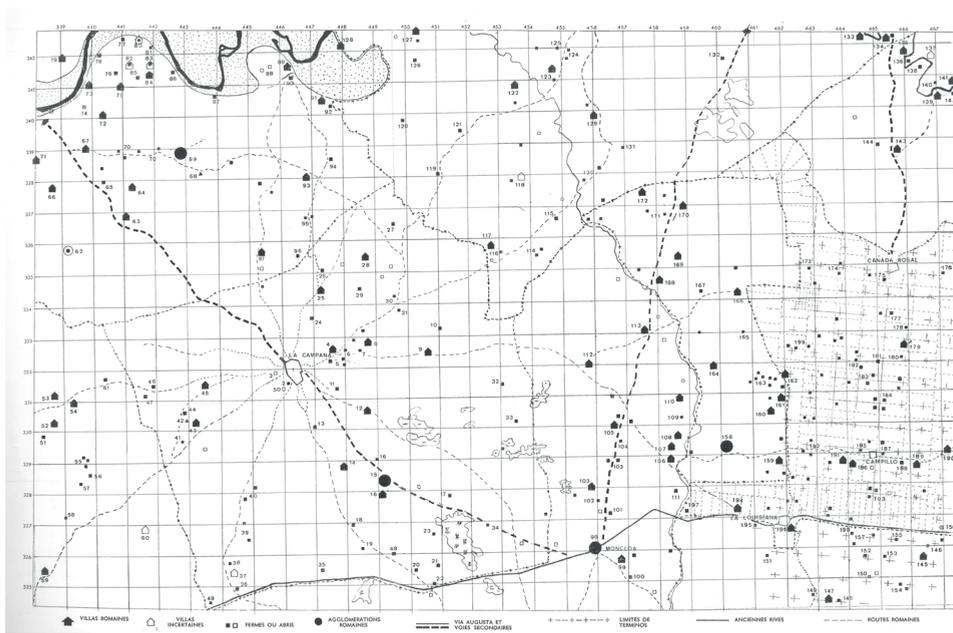


Figura 15. Ocupación romana de la Campiña Sevillana según M. PONSICH (1979: 24-25).

Las labores de prospección arqueológica llevadas a cabo por Ponsich en la década de los 70 del siglo pasado (Figura 15) documentaron unos 70 yacimientos en los actuales términos municipales de Fuentes de Andalucía, La Campana, La Luisiana y Écija (PONSICH, 1979: 21-31 y 55-60; MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 358-359), ubicaciones que fueron completadas y revisadas con trabajos más recientes (FERNÁNDEZ CARO, 1992; TINOCO MUÑOZ, 1999). Todos estos lugares ponen de manifiesto la explotación y ocupación rural de esta zona de la campiña sevillana entre los siglos I a.C. y VI d.C., que depende administrativamente de *Astigi* (Écija), que a finales del siglo I a.C. es el verdadero centro político y económico del Valle del Genil y de las poblaciones colindantes, lo que posteriormente le sirvió como aval para convertirse en capital del *conventus iuridicus* (SÁEZ *et al.*, 2002).

Como crítica a esta teoría generalista, debemos decir que no hay ningún estudio sobre ese conjunto de yacimientos en el que se muestren, sólo por citar algunos elementos de posibles análisis futuros, lugares con un origen prerromano, asentamientos *ex novo* tras la creación de la *Colonia Augusta Firma Astigi* en el 14 a.C.; si los fenómenos de continuidad en el tiempo conllevan algún tipo de transformación en los mismos o de cambios en el tamaño de los asentamientos, cuestiones todas estas que están abiertas a futuros estudios.

A consecuencia de la extensión del derecho de ciudadanía latina y de la municipalización llevada a cabo por los Flavios, a *Obulcula* se le otorgó un territorio que fue desgajado de la colonia *Astigi* (SÁEZ *et al.*, 2008; SÁEZ *et al.*, 2010: 416). Este hecho viene confirmado por la aparición de una serie de municipios

de derecho latino alrededor de la mencionada colonia (Figura 16): *Obulcula* (La Monclova), *Carruca* (Los Cosmes), *Segida Augurina* (La Saetilla/La Serrezuela), *Segovia* (Isla del Castillo), Alhonz y El Nuño. En todos ellos se documenta una fase de ocupación prerromana, a la que seguiría otro momento de dependencia administrativa de la colonia de *Astigi* –algunos fueron *stipendiariae*– y son el claro ejemplo del nivel de romanización alcanzado por las élites locales, como lo demuestra el epígrafe CIL II²/5,1322.

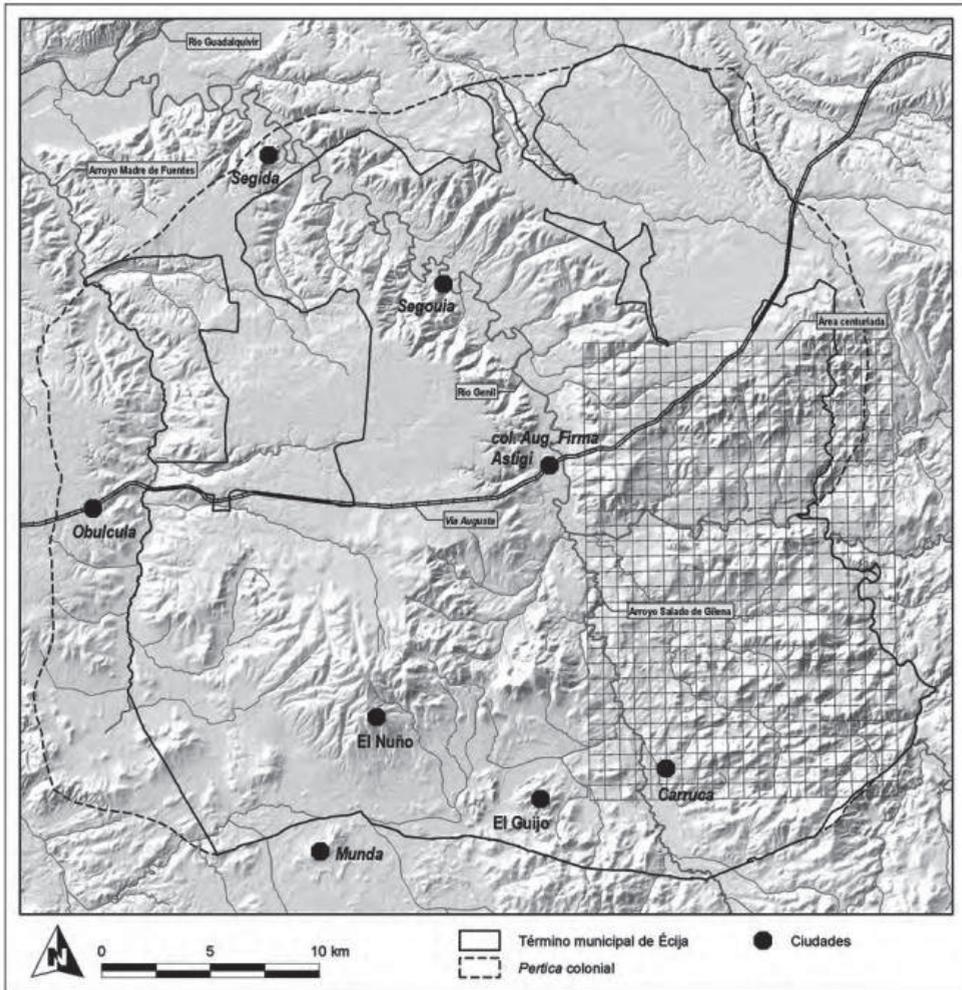


Figura 16. Municipios flavios localizados en el entorno de *Astigi* (Écija), según GARCÍA-DILS (2011: 124, fig. 2).

El *ager* de la ciudad de *Obulcula* ocuparía territorios de las actuales localidades sevillanas de Fuentes de Andalucía, La Campana, Luisiana y Écija, limitando (MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 358) al norte con las *civitates* de *Oducia* (Mesas de Lora, Lora del Río) (PONSICH, 1979: 35; REMESAL, 1987) y de *Axati* (Lora del Río) y *Segida Augurina* (La Saetilla/La Serrezuela, Palma del Río) (STYLOW, 1988: 136), al oeste con *Carmo* (Carmona) (CONLIN y JIMÉNEZ, 2012), al este con *Astigi* (Écija) y *Segouia* (Isla del Castillo, Écija) (DURÁN y RECIO, 1989: 95) y al sur con la *civitas* situada en el Cerro de La Atalaya o Cerro de Las Balas del Cortijo de El Nuño (Écija, Sevilla) (Sillières, 1990: 427-428; MORALES RODRÍGUEZ, 2003: 458).

En cuanto a los límites, dos cuestiones, a modo de hipótesis. En el lado occidental del *ager*, se encontraría la aglomeración urbana de los Cerros de San Pedro (Fuentes de Andalucía), situados sobre una mesa artificial que cae sobre el río Corbones (HERNÁNDEZ *et al.*, 1955: 116; FERNÁNDEZ CARO, 1992), que serviría de límite con el territorio de *Carmo* (Carmona, Sevilla).

En el lado E. el límite entre *Obulcula* y *Astigi* (Écija), bien podría encontrarse en el yacimiento de *Los Baños Romanos* de La Luisiana (SALAS, 1992a), situados a 6 kilómetros al E, donde en 1768-1769 y 1786-1787 se realizaron excavaciones arqueológicas (SALAS, 2010: 124-130) que sacaron a la luz una serie de estructuras romanas, así como la inscripción funeraria CIL II²/5,1323 de *Rvstica Caccosa*, y una estatua de una Musa, que actualmente se conserva en el Museo de Córdoba.

Todas estas piezas y estructuras, en especial la piscina escalonada de *opus caementicium* en la que entrarían las aguas mineromedicinales atestiguadas desde el siglo XVIII, hacen concluir, acertadamente a nuestro parecer, a M^a.L. Ottomano que el lugar es un testimonio de culto a las aguas salúferas, y que el conjunto se correspondería con un *balnea* por carecer, en el momento actual de la investigación, de *hypocaustum* (OTTOMANO, 2015: 421).

Al igual que se ha constatado en otros puntos de la Campiña Sevillana (GARCÍA *et al.*, 2002: 328; CONLIN y JIMÉNEZ, 2012) durante la época Flavia se produce un crecimiento de la producción agraria como consecuencia del aumento de la demanda. En el *ager* de *Obulcula*, el cultivo que tuvo más predicamento debió ser el olivar – bien presente hasta épocas cercanas como se aprecia en la fotografía aérea del Vuelo Americano de 1956- con vistas a ser exportados para cubrir la *annona*, y que pudo ser explotado gracias a la presencia de una serie de villas e instalaciones industriales que jalonan los caminos que, hacia Norte, conducen hacia las ciudades de *Axati*, *Oducia*, *Aroa* y *Celti* (Figuras 14 y 15), donde se han documentado restos de alfares localizados en los márgenes del Guadalquivir, dedicados fundamentalmente a la fabricación de ánforas Dressel 20.

Un ejemplo de la importancia que el cultivo del olivar tuvo en el territorio lo encontramos en el yacimiento de *Los Pinos 1* (Fuentes de Andalucía, Sevilla), en el que se ha documentado un complejo oleico, construido *ex novo* a mediados del siglo I d.C., muy similar a otros existentes en el entorno (FANJUL y BUZÓN, 2013-2014: 128, fig. 2). La instalación descubierta no sólo comprende los molinos rotatorios cilíndricos, sino también una serie de piletas revestidas de *opus signinum*, que se utilizaban para la decantación, así como los restos de una *cella olearia*, con almacenes (FANJUL y BUZÓN, 2013-2014: 129-145).

6. CONCLUSIONES

A lo largo de estas líneas hemos intentado realizar un estudio aproximativo de la ciudad de *Obulcula* (Castillo de la Monclova, Fuentes de Andalucía, Sevilla), de la que tenemos una serie de datos fragmentarios porque no se han realizado en ella actuaciones arqueológicas que aporten mayor información sobre el lugar.

Situada al pie de la *Via Augusta*, la ciudad se asentaba sobre una elevación o loma, en las inmediaciones de un punto importante de agua, y rodeada por un *fossatum*, tal y como ha puesto de manifiesto la fotografía aérea. En su superficie se han encontrado fragmentos de cerámicas prerromana, campaniense y sigillata (itálica, gálica, hispánicas y claras A y D), que atestiguan la amplia ocupación cronológica del yacimiento. Pocos datos modernos tenemos sobre las necrópolis de la ciudad, muchos de ellos antiguos y difíciles de contrastar en la actualidad, y en ellos aparecen mencionados una serie de personajes: *Rustica*, *Dorus*, *Sabina* o *G. Manlius Toloco*.

Obulcula fue inicialmente un *oppidum stipendiarium* asignado al *conventus Astigitanus* que en la segunda mitad del siglo I d.C. bajo el gobierno de la dinastía Flavia, obtuvo el estatus de *municipium iuris latini*, como lo demostraría la inscripción CIL II²/5, 1322, que contiene dos *epistolae* de Antonino Pío a los magistrados locales.

A partir de la adquisición del nuevo status, la ciudad debió conocer un importante desarrollo económico, como lo demostraría la aparición de numerosos asentamientos rurales en el territorio que, tras ser desgajado de *Astigi*, se le concedió a *Obulcula*, y en el que se desarrolló una importante industria vinculada a la explotación del aceite.

7. REFERENCIAS

- AA.VV. (2001): *Tabula Imperii Romani. J 30: Valencia*. CSIC, Madrid.
- BLANCO FREJEIRO, A.; CORZO SÁNCHEZ, R. (1976): «El urbanismo Romano de la Bética», en *Symposium de ciudades Augusteas de Hispania I: Bimilenario de la Colonia Caesaraugusta*, Zaragoza: 156-158.
- BLÁZQUEZ DELGADO-AGUILERA, A. (1912): «Camino romano de Sevilla a Córdoba», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 61: 465-472.
- BONSOR, G. (1931): *The archaeological Expedition along the Guadalquivir*, New York.
- CALLENDER, M.H. (1965): *Roman amphorae: with an index of stamps*, London.
- CARO, R. (1634): *Antigüedades y principado de la Ilustrísima ciudad de Sevilla y corografía de su conuento jurídico o antigua Chancillería*, Sevilla.
- CEÁN BERMÚDEZ, J.A. (1832): *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*, Madrid.
- CONLIN HAYES, E. y JIMÉNEZ HERNÁNDEZ, A. (2012): «Aproximación al mundo rural romano en el territorio de *Carmo*», *Romvla*, 11: 27-57.
- CORTÉS y LÓPEZ, M. (1835-1836): *Diccionario geográfico-histórico de la España antigua Tarraconense, Bética y Lusitana*, 3 vols., Madrid.

- CORZO, R.; TOSCANO, M. (1992): *Vías romanas de Andalucía*. Junta de Andalucía. Sevilla.
- DIDIERJAN, F. (1983): «Enceintes urbaines antiques dans la Province de Sevilla», en A. BAZZANA y A. HUMBERT (eds.), *Prospections aeriennes, les paysages et leur histoire: cinq campagnes de la Casa de Velázquez en Espagne (1978-1982)*, Paris: 73-80.
- DURÁN RECIO, V.; PADILLA MONGE, A. (1989): *Evolución del poblamiento antiguo en el término municipal de Écija*, Gráficas El Sol, Écija (Sevilla).
- FANJUL PERAZA, A.; BUZÓN ALARCÓN, M. (2013-2014): «Los Pinos I (Fuentes de Andalucía, Sevilla): un gran centro productor de aceite bético», *Romvla*, 12-13: 125-154.
- FERNÁNDEZ CARO, J.J. (1992): *Carta arqueológica de la comarca de Fuentes de Andalucía*, Fuentes de Andalucía (Sevilla).
- FERNÁNDEZ CASANOVA, A. (1910): *Catálogo Monumental y Artístico de la Provincia de Sevilla*, Sevilla.
- FLÓREZ, E. (1752): *España Sagrada. Theatro geographico-historico de la iglesia de España: tomo IX, De la provincia antigua de la Betica ... y de la santa iglesia de Sevilla*. Oficina de Antonio Martín. Madrid.
- GARCÍA-DIJS DE LA VEGA, S. (2011): «Colonia Augusta Firma Astigi (Écija, Sevilla). La estructura urbana de una fundación romana en la Baetica», en J. GONZÁLEZ y J.C. SAQUETE (eds.), *Colonias de César y de Augusto en la Andalucía Romana*, L'Erma di Brestchneider, Roma: 99-128.
- GARCÍA VARGAS, E.; ORIA SEGURA, M.; CAMACHO ROMERO, M. (2002): «El poblamiento romano en la Campiña Sevillana. El término municipal de Marchena», *Spal. Revista de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla*, 11: 311-340.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. (1990): *Bronces Jurídicos Romanos de Andalucía*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- HERNÁNDEZ DÍAZ, J.; COLLANTES DE TERÁN, F. y SANCHO CORBACHO, A. (1955): *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*, Tomo IV, Sevilla.
- HIERRO, J. (1765): *Averiguaciones curiosas. Noticias geographicas sobre varios pueblos romanos de la Bética*. Mss. 64-7-120 (12). Biblioteca Capitular y Colombina. Sevilla.
- HÜBNER, E. (1869): *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Vol. II. Berlín.
- MORALES, A. (1575): *Las Antigüedades de las ciudades de España que van nombradas en la Crónica con las averiguaciones de sus sitios y nombres antiguos*, Alcalá de Henares
- MORALES RODRÍGUEZ, E.M^a. (2003): *La municipalización flavia de la Bética*, Universidad de Granada, Granada.
- OTTOMANO QUERALTÓ, M^a.L. (2015): *Cultos salutíferos en la Bética Romana (S. III a.C./IV d.C.)*, Tesis Doctoral Inédita, Universidad de Sevilla. <http://hdl.handle.net/11441/34837>
- PONSICH, M. (1979): *Implantation Rurale Antique sur la Vallée du Guadalquivir*. Tomo II. Piccard. París.
- REMESAL RODRÍGUEZ, J. (1997): «Evergetismo en la Bética, un nuevo municipio ignoto (=¿Oducia?)», *Gerión*, 15: 283-295.

- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1975): *Itineraria hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. y CABALLERO CASADO, C. (2014): «Itinera Hispana. Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Ravena y los Vasos de Vicarello», *El Nuevo Miliario. Boletín sobre Vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 17.
- ROMERO MORAGAS, C. y PÉREZ-PAZ, A. (1989): *Informe sobre la afección del proyecto de la Autovía de Andalucía, tramo La Luisiana-Carmona, enlace de La Monclova, al yacimiento arqueológico de Obulcula*, Inédito, Archivo de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de Sevilla.
- SÁEZ FERNÁNDEZ, P.; ORDOÑEZ AGULLA, S.; SÁNCHEZ GIL DE MONTES, J.; TINOCO MUÑOZ, J. Y MÁRQUEZ PÉREZ, J. (1999): «Estudio diacrónico de procesos de territorialización: el modelo de Écija, Sevilla. La investigación arqueológica». *Anuario Arqueológico de Andalucía 1994*, Tomo II. Junta de Andalucía, Sevilla: 405-411.
- SALAS ÁLVAREZ, J. (1992A): «Excavación Arqueológica de urgencia en los Baños Romanos de La Luisiana (La Luisiana, Sevilla)». *Anuario Arqueológico de Andalucía 1989*, Tomo III. Junta de Andalucía, Sevilla: 405-411.
- SALAS ÁLVAREZ, J. (1992B): «Actuación arqueológica de emergencia en el yacimiento de Obulcula (Castillo de la Monclova, Fuentes de Andalucía, Sevilla)». *Anuario Arqueológico de Andalucía 1989*, Tomo III. Junta de Andalucía, Sevilla: 412-416.
- SALAS ÁLVAREZ, J. (2010): *La Arqueología en Andalucía durante la Ilustración (1736-1808)*. CEDMA-Editorial de la Universidad de Sevilla, Sevilla-Málaga.
- SALAS ÁLVAREZ, J. (2016): «La Real Academia Sevillana de Buenas Letras y su interés por la Historia y la Arqueología de la Bética», en G. GONZÁLEZ GERMAIN (ed.), *Peregrinationes ad inscriptiones colligendas. Estudios sobre epigrafía de tradición manuscrita*, Barcelona: 343-358.
- SANCHO CORBACHO, A. (1929): «Los manuscritos de los trabajos del P. José del Hierro, S. J., en la Biblioteca Colombina», *Anales de la Universidad Hispalense*, 1: 65-80.
- SANZ FUENTES, M^a.J. (1976): «Repartimiento de Écija», *Historia, Instituciones y Documentos* 3: 533-551.
- SILLIÈRES, P. (1977): «Prospecciones le long de la Via Augusta», *Habis* 8: 331-343.
- SILLIÈRES, P. (1987): «La búsqueda de las calzadas romanas: desde la fotointerpretación hasta el sondeo», en *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza: 411-430.
- STYLOW, A. (1988): «Epigrafía romana y paleocristiana de Palma del Río, Córdoba», *Ariadna*, 5: 113-150.
- THOUVENOT, R. (1940): *Essai sur la Province Romaine de Bétique*, Paris
- TINOCO MUÑOZ, J. (1999): *Revisión y actualización del inventario de yacimientos arqueológicos del Término Municipal de Fuentes de Andalucía (Sevilla)*, Inédito, Archivo de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de Sevilla.

Reseñas / *Reviews*

JULIÁN VADILLO MUÑOZ, *Historia de la CNT: Utopía, pragmatismo y revolución*, La Catarata editorial, Madrid, 2019, 286 págs., ISBN: 978-84-9097-567-1.

Si algo ha caracterizado la historia de la Confederación Nacional del Trabajo ha sido la tendencia a difuminarla de la Historia del Movimiento Obrero. Dicha propensión ha venido desde múltiples frentes, interesados en silenciar o desfigurar el rostro cambiante del que llegó a ser el sindicato mayoritario en España. No obstante, su existencia también se ha visto amenazada, en ocasiones, incluso desde dentro del fluctuante movimiento anarquista (p. 193).

En este libro, Julián Vadillo Muñoz, actualmente profesor de la Universidad Carlos III de Madrid y reconocido especialista en la Historia del Movimiento Obrero español, nos presenta una CNT en marcha desde antes del momento de su fundación. Una CNT deudora no ya solo de los grandes ideólogos anarquistas, del colectivismo de Bakunin y del comunismo anarquista de Kropotkin, por un lado, y de la herencia de la AIT, por otro, como se señala en el primer capítulo (pp. 23-48), sino además del sindicalismo revolucionario francés –objeto del capítulo segundo (pp. 49-80)–, de las bolsas de trabajo de Pelloutier con un claro componente obrerista (p. 59), de la CGT francesa, quien aportó a su homóloga española la base federalista, organizativa y reacia a los partidos (p. 66), y del anarquismo italiano –Errico Malatesta contribuyó a la CNT con su idea sobre la primacía de un anarquismo que no se diluyese dentro del sindicato (p. 80). Así como los dos primeros capítulos sirven de antecedente a su fundación, el tercero (pp. 81-113) narra el nacimiento de la confederación en Barcelona, el 1 de noviembre de 1910 (p. 108), en el contexto de la crisis de fin de siglo.

El llamado ciclo huelguístico, el protagonismo de Francisco Ferrer Guardia hasta que es detenido tras el atentado de Mateo Morral (91), la existencia de confidentes de la policía, como Juan Rull, infiltrados en las filas ácratas (p. 95) o la vinculación del antibelicismo con el origen de la llamada Semana Trágica, son algunos de los sucesos que se narran, aportando numerosos datos y referencias, muchas de ellas poco o nada conocidas, y otras revisadas con una perspicaz mirada crítica. El capítulo cuarto (pp. 114-156) abarca los primeros años de la CNT hasta el golpe de Primo de Rivera en 1923. Durante esta época, la confederación se caracteriza por una actividad huelguística coordinada con socialistas y republicanos que se condensa hacia 1917 y tiene como consecuencia la represión estatal. Nace el pistolero entre algunos miembros de los sindicatos y la patronal, con el protagonismo del Sindicato Libre, formado por los llamados rompehuelgas, quienes defendían los intereses de la patronal, lo cual tuvo consecuencias nefastas para la imagen de la CNT (p. 149). La cuestión rusa fue aclamada con un optimismo excesivo, tal vez debido a la información sesgada y el entusiasmo ante la caída del zar, vinculándolo con la hipotética derrota de Alfonso XIII (p. 153).

El quinto capítulo (pp. 157-188) refiere cómo, tras varios intentos de intervención militar e imitando el modelo de Mussolini, Primo de Rivera consiguió dar un golpe a caballo entre los pronunciamientos militares decimonónicos y el estado totalitario (p. 157). Mientras que la UGT permaneció a buen recaudo bajo este gobierno, la CNT fue perseguida por declararse su enemiga. Julián Vadillo señala

cómo se trató de atraer hacia las filas del Sindicato Libre a numerosos militantes anarcosindicalistas para debilitar a la oposición (p. 159). Tras la decepción de la cuestión rusa y el tránsito de muchos militantes cenetistas a las filas de la UGT, una CNT debilitada modificó su estrategia acercándose a posiciones republicanas al mismo tiempo que ideó, pactando incluso con sus contrarios, numerosos planes para invadir España y derrocar al dictador (p.164-188). El capítulo seis, dedicado al periodo republicano (pp. 189-230), repiensa algunos lugares comunes historiográficos, como el supuesto papel de la CNT como agente desestabilizador –la confederación no se opuso frontalmente al gobierno de la República e incluso colaboró con él en ocasiones– (p. 189) o el aparente sector faísta de la CNT –mito de la dictadura de la FAI sobre la CNT alimentado muchas veces por los propios militantes (p. 192-3). El autor precisa que la confederación exigió medidas para una racionalización real del trabajo (p. 197) ante las limitaciones laborales y agrarias de la República. La reunificación que se produce al final de este periodo y la victoria del Frente Popular en febrero de 1936 ponen fin a este capítulo, negándose el tópico del complot revolucionario y sosteniendo que el golpe de estado se premeditaba desde la victoria electoral (p. 229).

El capítulo séptimo narra la Guerra Civil española (pp. 231-261) oponiéndose a la tradición que sitúa el asesinato de Calvo Sotelo como elemento causal del golpe, que en realidad se inició con en el asalto a las sedes de organizaciones y sindicatos (p. 233) y tuvo como consecuencia el asesinato de considerables cuadros de la CNT durante las primeras horas (p. 235). El pretexto de evitar una improbable revolución comunista había funcionado y se inició un proceso inédito de colectivización a todos los niveles en el que la CNT fue protagonista. Junto a ello, se produjo el nombramiento de cuantiosos cargos cenetistas en puestos de gobierno ante la debilidad de las estructuras republicanas (p. 239). Con respecto a las divisiones en la retaguardia, se refuta la idea de dos bandos claramente diferenciados: republicanos, socialistas y comunistas, por un lado, y socialistas de izquierda, POUM y anarquistas, por otro (p. 255). Se narran los hechos de mayo de 1937, el golpe de Segismundo y la menos conocida Semana del duro en Madrid (p. 260). Un breve epílogo (pp. 263-278), dedicado a los años del franquismo y la transición, nos deja con ganas de saber más acerca de este oscuro periodo para el anarcosindicalismo español. Vadillo nos confirma que la resistencia de la CNT, tanto en el exilio como en el interior, tuvo unos costes imposibles de recuperar (p. 264). En la actualidad, contamos con tres divisiones de la CNT y todas se reivindican herederas de la primitiva, aunque dicha reclamación de pureza ha conducido a una división en grupúsculos cada vez más minoritarios. Se puede hallar una razón que explique estas divisiones en el debilitamiento de la posición clásica frente a posturas reformistas partidarias de adaptarse a la nueva situación tras los Pactos de la Moncloa (p. 273).

El recorrido que se hace es diacrónico a la vez que minucioso, deteniéndose en cada época, analizándola y dando una breve, pero pormenorizada explicación contextual, para luego reflejar el papel jugado por el sindicato. Son varios los aspectos que deben destacarse de esta obra, al margen del buen hacer de su autor. En primer lugar, el interés por aportar «un punto de vista menor» sobre la historia de la CNT, pues, a pesar de ofrecer una visión global, dadas la finitud material

del libro y la extensión temporal que abarca, Julián Vadillo pone el acento, frente a la ya conocida influencia de los clásicos en el pensamiento anarquista de la península, en el protagonismo de la militancia. En segundo lugar, la atención que se presta a la esfera cultural y educativa, ya que se mencionan continuamente aspectos relacionados con la escritura, la lectura, la alfabetización, la educación, la creación de escuelas, la difusión de las ideas anarcosindicalistas a través de la intensa labor de la prensa, la propaganda, la fundación de ateneos y bibliotecas, etc. Estos factores resultan indispensables para entender el éxito de la militancia cenetista en España, máxime cuando sirven como argumento para contrarrestar la tesis conservadora que atribuye una violencia indiscriminada a la historia de la CNT y del anarquismo en general, demonizando a grupos como la FAI y otros, acusados de terrorismo, como la propaganda por el hecho de Malatesta (p. 41).

El argumento de la violencia ha sido frecuentemente utilizado en el siglo xx para anular la eficacia y fuerza de esta parte del movimiento obrero que no se dejaba absorber por la lógica de partidos por considerarla una rendición a los intereses de un capitalismo afincado en el parlamento sin atender las demandas de los obreros. Y es aquí donde Julián Vadillo, sin negar el protagonismo del sindicato en episodios violentos, contraargumenta con lo que a nuestro juicio es una de las tesis que impulsan este libro y que podríamos formular como sigue: *frente a la violencia, la cultura libertaria* (p. 38). Por tanto, frente al argumentario sacado a relucir en todos los capítulos gracias a la consulta y manejo de distintas fuentes que han querido minar la influencia de la CNT, el autor rescata la labor de difusión mediante el ejercicio comúnmente clandestino de la escritura (p. 48), la propaganda, la educación heredera de la escuela racionalista de Ferrer Guardia, influida a su vez por las escuelas de Paul Robin (p. 60), el contacto en el exilio con anarquistas de otras nacionalidades (p. 167), la circulación de manifiestos llamando a la insurrección (p. 168), la fundación de periódicos con una permeabilidad sorprendente, el renombramiento de estos en función de las necesidades y prohibiciones del momento, la formación de grupos excursionistas, nudistas, naturalistas, etc. (p. 176). *Vida Sindical* (p.172), *Librería Internacional*, *Revista Internacional Anarquista* (p. 175), *Sol y Vida*, *Revista Blanca*, *Novela ideal*, *Estudios*, *Generación Consciente* (p. 176), *Acción Social Obrera*, *Cultura proletaria* (p. 177), *Tierra y Libertad* (p. 179), *CNT y Solidaridad Obrera*, rebautizados en el exilio como *Le Combat syndicaliste*, *Espoir* o *Cenit* (p. 269), son solo una muestra de los numerosos proyectos culturales llevados a cabo por iniciativas cenetistas o cercanas a la CNT que se citan en este libro.

Todo ello refleja la preocupación por generar una cultura obrera (p. 58) que desde un inicio ayudó a la creación de redes y espacios de socialización de la clase trabajadora, motor de la confederación. En tercer lugar, debe resaltarse cómo en este libro se deja constancia de algo que podría calificarse de nomadismo de la confederación por distintas ciudades de España, el carácter internacional del movimiento anarquista en general, incluida la FAI, quien llegó a tener sede a caballo entre España, Francia y Portugal (p. 178). También debido a la clandestinidad continuada durante muchos periodos, la CNT gozó de esa división que la hacía internacional de manera forzosa, lo cual no garantizaba necesariamente una mayor oportunidad de atacar el régimen. Esto no se entiende sin atender a la multitud

de congresos celebrados desde su fundación en Barcelona en 1911 en distintas ciudades, así como a los sucesivos cambios de estrategia e influencias teóricas y tácticas. Junto al mencionado carácter nómada de la CNT y organizaciones allegadas, cuya causa mayor es la clandestinidad y persecución a la que se ha visto sistemáticamente sometida, cabe igualmente señalar la heterogeneidad ideológica y estratégica de la CNT (p. 165), que conforma su carácter camaleónico y de respuesta táctica ante los distintos procesos sociohistóricos, lo cual constituye el cuarto y último aspecto a destacar.

Finalmente, si hubiera que ponerle un “pero” a la obra, este sería el papel otorgado a las mujeres. Aunque se incluyen, se hace de manera discreta y sin llegar a compartir escenario con los hombres, salvo en el caso de Federica Montseny, quien aparece citada junto a los ministros cenetistas durante la Segunda República (p. 250). Sin embargo, Ana Sigüenza, única secretaria general, se menciona como un caso excepcional por ser mujer, sin entrar en cuál fue su aportación a la organización (p. 277). Con respecto a algunos textos fundacionales donde se habla de la inferioridad física de la mujer respecto del hombre (p. 112), se alude a su paternalismo sin mencionar si la relación entre dicho paternalismo y la lucha de las mujeres en el interior de la CNT fue idílica o áspera. En cuanto a la militancia de las cenetistas durante la República, se nombra brevemente a Mujeres Libres (p. 208). Queda, pues, pendiente integrar a las mujeres cenetistas de una manera más justa y global en la historia de la organización. Aunque no sea tarea sencilla darles voz, dada la escasez de fuentes existentes o la manipulación y sesgo de estas –en parte, la responsabilidad de estos silencios hay que atribuírsela a sus propios compañeros–, si alguien puede conseguirlo, es desde luego el autor de este libro.

Marina Aguilar Salinas

Universidad de Alcalá

<https://orcid.org/0000-0001-6087-9756>

marina.aguilar.salinas@gmail.com

MANUEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Del cielo al infierno. Miguel Cabral de Noroña: vida y obra de un eclesiástico filomasón*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2019, 269 págs., ISBN 978-84-16143-86-3.

La cercanía geográfica entre Madeira y las Islas Canarias ha dejado frutos históricos de diverso signo. Durante varios siglos, trasvases económicos, sociales, lingüísticos y humanos han definido la relación entre dos territorios marcados por su geografía insular y macaronésica, y por su vinculación con los reinos de la Península Ibérica. Fruto de esa relación de cercanía y de las vicisitudes de su tiempo, es que aparece un personaje histórico singular como es Miguel Cabral de Noroña.

Manuel Hernández González desentraña en las páginas de *Del cielo al infierno. Miguel Cabral de Noroña: vida y obra de un eclesiástico filomasón*, la biografía y el leitmotiv de la ingente obra del religioso madeirense. Una biografía

que conlleva múltiples vicisitudes en un sinfín de lugares diferentes: Madeira, Tenerife, la Península Ibérica, Europa o los Estados Unidos son, entre otros, algunos de los múltiples lugares que se encuentran ligados a su persona. Y será precisamente su obra y su gusto por la polémica, por los temas espinosos de su contemporaneidad, y el poco tacto en abordarlos, lo que en muchas ocasiones determinarán esta vida de traslados y reubicaciones por muchos emplazamientos del mundo.

La figura (y la obra) de Miguel Cabral de Noroña es, hasta ahora, una gran desconocida. El trabajo sobre la misma de historiadores contemporáneos es bastante limitada. Previa a la llegada de esta monografía, y más allá de la serie de artículos presentados previamente por el propio Manuel Hernández González en años previos, apenas se pueden destacar un número escaso de referencias. De entre ellas, se puede mencionar la temprana aportación de Luis Miguel ENCISO RECIO (1964), en la que se analiza principalmente la obra de Cabral de Noroña (y de otros autores) dentro de la publicación periodística *El Observador Español*. Además de las referencias anteriormente mencionadas, destaca también el estudio del famoso y polémico sermón, y su ubicación por parte de Nuria SORIANO MUÑOZ (2013) dentro de una corriente de pensamiento perseguida por la Inquisición al ir en contra de la nación. Otras investigaciones de menor calado han abordado cuestiones más concretas, como pueden ser algún pasaje paródico determinado (DÍAZ ARMAS, 2014) o el proceso sufrido por Cabral de Noroña a consecuencia de sus polémicas palabras (ANAYA HERNÁNDEZ, 1982).

Este escaso tratamiento previo de la figura determina la estructura interna que el autor le otorga a la obra, puesto que debe expresarse, en muchos aspectos, como la primera piedra planteada en el estudio de su personaje. Por ello, la obra toma forma de secuencia biográfica como hilo conductor, estableciendo paradas y profundizaciones en aspectos especiales de la vida del clérigo. En todo el bagaje destacan los capítulos dedicados a las diferentes estadias de Cabral de Noroña en Tenerife, donde nunca llega a pasar del todo desapercibido. El autor muestra que esta situación no es fortuita, sino todo lo contrario. Es una querencia por parte del propio Cabral de Noroña, hombre de fina ironía y amplio amor propio, que se introduce de lleno en la vida diaria y social de la realidad tinerfeña de su época, abordando cuestiones pasadas, pero también presentes. Sus vicisitudes en Canarias, su visión de la sociedad tinerfeña y su enclave y sus relaciones y problemas dentro de la misma, reciben un tratamiento en profundidad, tratamiento lógico por el peso que llega a poseer Cabral de Noroña en la isla y, sobre todo, debido a la importancia del papel de sus estadias en las islas para comprender períodos posteriores de su biografía y pensamiento.

En Tenerife, Miguel Cabral de Noroña se muestra muy crítico con las conquistas de Canarias y América, lo cual no es un asunto baladí debido al contexto en el que lo expresa públicamente (principios del siglo XIX) y porque es, precisamente en Canarias, donde expresa este posicionamiento contra el proceso de conquista del archipiélago. Según explicita el autor en varias ocasiones durante el transcurso de la monografía, su posicionamiento acerca de esta cuestión está profundamente influido por el pensamiento del clérigo francés Guillaume-Thomas Raynal, un crítico de estos procesos de conquista. Este posicionamiento será hecho público

en numerosas ocasiones, destacando entre todas ellas el famoso sermón por el día de San Cristóbal del año 1805, el cual emite en presencia del por entonces Capitán General, y que le granjeó numerosos problemas en el territorio canario.

No sería la única ocasión en las que tendría problemas con las diferentes autoridades por expresar sus opiniones. Ya su llegada a Canarias desde Madeira estaría motivada por cuestiones de este tipo. Tampoco serían las islas el único lugar donde se expresaría dicha situación. Entre la notable y llamativa producción de Cabral de Noroña, se podrían destacar sus versos contra la trata esclavista y la conquista, sus artículos liberales radicales y anticolonialistas publicados en la publicación gaditana *El Duende Político*, que le llevaron a tener que huir a los Estados Unidos, más concretamente a Filadelfia, ante la amenaza de su detención. Sus textos sobre el papel de la mujer, sus reflexiones imparciales sobre la masonería en general y en Cuba en particular, sus folletos sobre la emancipación de las colonias hispanoamericanas y sus artículos londinenses para el *Observador* en los que, a pesar de estar dirigidos contra la independencia de América tenía el arrojo (pese al control gubernamental) de plantear puntos de vista liberales.

Su relación con las mujeres resulta llamativa. Empezando por las bondades y contratiempos que le genera su vinculación con la aristócrata Catalina Prieto del Hoyo. Pero más allá de aspectos de biografía personal, Cabral de Noroña tenía un pensamiento significativo con respecto a la realidad femenina. El madeirense consideraba que la mujer debía ser igual que el hombre y que debía participar en la vida pública y social, insistía en que su educación era la base del avance social y que tenía la misma capacidad que el varón, y que eran realmente los tabúes y las limitaciones sociales el auténtico obstáculo para su mejora en todos los órdenes. Desde ese punto de vista, Manuel Hernández González abre una posibilidad, con la publicación de esta monografía, al desarrollo de algún tipo de investigación y posterior publicación de algún estudio que ponga el foco en este tipo de cuestiones.

Miguel Cabral de Noroña era un hombre heredero y situado en su tiempo y en sus vicisitudes, esa es la idea que deja relucir el autor durante la totalidad de la monografía. Un tiempo que le toca vivir que no es, precisamente, el más estable políticamente hablando, debido a que se encuentra inmerso en los grandes procesos de cambio acaecidos a principios del siglo XIX y en los que España es uno de sus principales protagonistas. Debido a su pensamiento político, un liberal con matices, pero sobre todo debido a su personalidad, altanera y hasta cierto punto soberbia, la nueva realidad le hace experimentar en carne propia las vicisitudes del momento de cambio en el que vive, con múltiples huidas, acusaciones y pequeñas estancias en la cárcel. Tampoco se debe obviar, como no lo hace el autor, que hay una posición económica que aparece como constante elemento subyacente. Dicha situación económica de Miguel Cabral de Noroña no termina de florecer por completo, condicionante éste que ayuda a construir su biografía y que condiciona profundamente su pensamiento político y social.

A modo de conclusión, se puede decir que la monografía de Manuel Hernández González supone un salto cualitativo en el estudio de la época y cuantitativo para el caso del personaje. La obra tiene valor como secuencia biográfica por el segmentado trabajo preexistente, ya que completa y amplía un puzle interesante

y crucial. Crucial porque el personaje es llamativo por su personalidad y por su afilada pluma, pero a pesar de que ello cautiva la atención a primera vista del lector y del estudioso. Su mayor valor no es éste, sino su situación como elemento propio de la realidad de su época, la cual estudia y desentraña de manera incisiva.

Quizás lo mejor que se pudiera decir de esta monografía es que parece ser fruto de un amplio estudio de investigación que se refleja en las numerosas instituciones y archivos que nutren documentalmente el trabajo. Pero la realidad, es que su mayor valor, más allá de su fundamentación histórico-documental, es presentar de manera más que solvente las acciones, pero también las contradicciones, de un personaje tan curioso y vivido, como representativo de una época, como es Miguel Cabral de Noroña.

Referencias

- ANAYA HERNÁNDEZ, L.A. (1982): «Proceso contra el clérigo don Miguel Cabral de Noroña por un sermón crítico a la colonización canario-americana», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 28: 521-548.
- DÍAZ ARMAS, J. (2014): «Noticias sobre una parodia épica de Miguel Cabral: la Perenqueneida», *Estudios Canarios: Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 58: 245-261.
- ENCISO RECIO, L.M. (1964): *La opinión española y la independencia hispanoamericana, 1819-1920*, Valladolid.
- SORIANO MUÑOZ, N. (2013): «En defensa de un pasado nacional: La Inquisición española en la lucha por la memoria histórica de la conquista», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo: Revista del Grupo de Estudios del siglo XVIII*, 19: 281-301.

Ángel Dámaso Luis León
 Universidad de La Laguna
 Facultad de Humanidades
 Departamento de Geografía e Historia
<https://orcid.org/0000-0003-1311-9679>
 aluisleo@ull.edu.es

ANTONIO JOAQUÍN SANTOS MÁRQUEZ, *José Alexandre y Ezquerria y el triunfo de la rocalla en la platería sevillana*, Colección Arte Hispalense, nº 115, Diputación de Sevilla, Sevilla, 2018, 205 págs. + 16 láminas en color y B/N, ISBN: 978-84-7798-430-6.

En los últimos años, la trayectoria vital y artística de importantes plateros de nuestro país ha sido objeto de estudio por parte de varios investigadores. A las monografías llevadas a cabo sobre maestros de la talla de Juan de Arfe, los Ballesteros, Francisco de Alfaro o los Ballerna, se suma ahora la redactada sobre la figura del insigne artista José Alexandre y Ezquerria (Zaragoza, 1722-Sevilla, 1781), uno de los grandes plateros de la segunda mitad del Setecientos. La investigación, llevada a cabo por el Dr. Antonio Joaquín Santos Márquez, Profesor Titular de

Historia del Arte de la Universidad de Sevilla, se divide en seis apartados que estudian la vida y producción del artista.

El libro se inicia con una introducción (pp. 7-15) en la que el investigador ofrece un sucinto panorama sobre la platería española del periodo, en el que asimismo descollaron maestros como Blas Amat o Juan Bautista Zuloaga, citando por otra parte a los autores que se han ocupado del estudio de Alexandre, como son los historiadores José Gestoso, Antonio Sancho Corbacho y, sobre todo, la profesora de la Hispalense María Jesús Sanz Serrano, reputada estudiosa del arte de la platería.

El segundo bloque de la monografía (pp. 17-32) trata de la trayectoria vital del artífice, desde su nacimiento en Zaragoza hasta su traslado a la floreciente Sevilla, urbe en la que tiene lugar su óbito. En este apartado el investigador documenta la petición del platero para ser admitido en el gremio de platería hispalense en 1751 y su matrimonio con Beatriz María Rendón tres años después. Asimismo, el estudioso da a conocer la relación que mantuvo con algunas cofradías de la ciudad, caso de la Sacramental de la Parroquia del Sagrario y la de El Pilar de San Pedro, y cómo el artista fue ganando predicamento en el gremio de San Eloy, recibiendo importantes encargos de diversas instituciones y personalidades. Este hecho tuvo como consecuencia inmediata su nombramiento como mayordomo y veedor del gremio, así como el de platero principal del arzobispado. Este apartado concluye con el fallecimiento del maestro, acaecida el 21 de marzo de 1781, dando a conocer el investigador el testamento e inventario de sus bienes redactado tras su óbito.

En los dos siguientes capítulos del libro (pp. 33-72) el Dr. Santos Márquez se ocupa de la evolución del punzón del platero y de analizar la producción documentada de José Alexandre, compuesta por gran número de piezas religiosas y civiles, encargadas para diversos templos y particulares de la ciudad y de todo el arzobispado, ofreciendo un catálogo de obras cronológicamente ordenadas y algunas atribuciones, formuladas en base a las concomitancias que mantienen con las piezas documentadas. Entre las creaciones de carácter religioso analizadas destaca la monumental custodia procesional de la parroquia de San Miguel Arcángel, de Morón de la Frontera (1764, lám. 3), encargo de la Hermandad Sacramental y lamentablemente desaparecida en los sucesos de 1936; el frontal de la capilla de la Virgen de la Antigua de la Catedral de Sevilla, dádiva del canónigo Martín Alberto de Carvajal (1768, lám. 4); la peana del paso de palio de la Virgen del Mayor Dolor y Traspaso de la Hermandad de Jesús del Gran Poder (1771-1780, lám. 16); así como otras muchas piezas destinadas a la parroquia de Santa Ana de Triana y a otros principales templos del arzobispado. De las mismas el investigador ofrece valiosa documentación referente a las circunstancias que obedecieron a su encargo y al proceso de ejecución. Con respecto a las obras civiles, mucho menos que las anteriores, hay que destacar las mazas y escudos que aún conserva el Ayuntamiento de Marchena.

El último capítulo, el más amplio de la publicación (pp. 73-151), lo constituye el estudio de las diversas tipologías que salieron del obrador del artífice, así como las posibles fuentes inspiradoras de los repertorios decorativos del periodo rococó que inundan las realizaciones del maestro. En lo que a las primeras concierne,

el autor hace un análisis de las piezas religiosas (ostensorios, arcas eucarísticas para el Monumento del Jueves Santo, portaviáticos y cruces procesionales), así como de otras alhajas destinadas al servicio del altar (atriles, sacras, candeleros, lámparas, cálices, copones, acetres,...) y de los aderezos para las efigies de la Virgen y los santos (ráfagas, lunas, coronas, peanas,...). Entre estas preseas estudiadas destacan el rico ostensorio de la Basílica de Santa María de Arcos de la Frontera (Cádiz), por su característico astil zoomorfo en forma de pelícano (1768, lám. 5); las coronas y ráfaga de la Virgen del Rosario de la parroquia hispalense del Sagrario, que gozarán de fortuna artística (1770, lám. 8); y la cruz procesional de la parroquia de Santa María de la Mesa de Utrera (1776, lám. 13), debido a la original manera en la que el platero resolvió la macolla, que adopta la configuración de una peana de lados curvos provista de cúpula achatada.

En cuanto a las fuentes decorativas, el investigador identifica el rico exorno de las piezas con los diseños realizados por Juste-Aurèle Meissonnier (1695-1750), Pierre Germain (1703-1783) y otros grabadores franceses y alemanes, quienes se encargaron de difundir la dicción plástica de la rocaïlle por toda Europa. En este apartado destacamos la pormenorizada descripción y valoración que el autor hace de la citada custodia de asiento de Morón de la Frontera, que llegó a ser la custodia turriforme más alta de España (374 cm.). Por otra parte, gran interés revisten en esta sección las noticias referentes a la labor llevada a cabo por el platero en la reforma del monumental trono de octavas de la seo hispalense (1770-1774), trabajo que incluyó la ejecución de dos grandes y hermosos candelabros de tres brazos (lám. 9) amén de la movida peana para la Purísima que gobierna Alonso Martínez (lám. 10). Toda esta labor desarrollada en el altar argénteo aparece ampliamente documentada por el autor merced a las actas capitulares e inventarios del Tesoro conservados en el archivo catedralicio.

Este apartado finaliza con la enumeración de las piezas de carácter civil, muchas de ellas desaparecidas –como la cubertería labrada para el arzobispo Francisco Javier Delgado y Venegas–, y labores de joyería que salieron de su taller, que permiten evidenciar la gran maestría y pericia alcanzadas por José Alexandre en su faceta como platero de oro. De la misma constituye una excelente muestra el cáliz de oro y pedrería preciosa (lám. 14), de avanzado gusto europeizante, donado por el devoto indiano Diego Márquez Ortiz para el servicio de la capilla catedralicia de la Virgen de la Antigua, en el año 1777. Otras piezas de joyería salidas de sus manos, que lamentablemente no han llegado hasta nosotros, se conocen gracias al detallado inventario post mortem de sus bienes, conservado en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

A este extenso apartado sigue el de la documentación gráfica, que en dieciséis láminas reproduce una selección de las mejores labores salidas de los cinceles del orfebre aragonés. Estas láminas se acompañan de una ficha técnica seguida de un somero comentario histórico-artístico de cada una de las obras reproducidas, según es habitual en las monografías incluidas en la colección Arte Hispalense de la Diputación de Sevilla.

La publicación concluye con el listado de las fuentes documentales (Archivo Histórico Provincial de Sevilla, General del Arzobispado, de la Catedral, del Gremio de Platería y de las Hermandades del Gran Poder y San Bernardo) y

bibliografía consultadas por el profesor Santos Márquez, a quien los estudiosos del arte de la platería hemos de dar la enhorabuena, puesto que con rigor científico, apoyándose siempre en la documentación y mediante un lenguaje accesible, ha logrado desvelar y dar a conocer importantes aspectos relacionados con la vida y quehacer del artista zaragozano, notable figura de la orfebrería española del Setecientos y máximo representante del estilo rococó en la platería sevillana.

José Cesáreo López Plasencia
Gobierno de Canarias
Consejería de Educación y Universidades
<https://orcid.org/0000-0002-7506-467X>
j_cesareo@hotmail.com

FERNANDO ESTÉVEZ GONZÁLEZ (ANTHONY ALAN SHELTON, prólog., MAYTE HENRÍQUEZ y MARIANO DE SANTA ANA, eds.), *Museopatías*, Colección Ensayo 7, Fundación César Manrique, Tahíche, Lanzarote, 2019, 390 págs., ISBN: 978-84-88550-87-3

El nuevo orden mundial caracterizado, entre otros, por la globalización, la economía internacional y el deterioro social, ha afectado a los museos al ver temblar los estables cimientos sobre los que se asentaba la verdad de las musas, requiriendo su revisión desde un enfoque que ha dado lugar a la denominada Nueva Museología. Luis Alonso FERNÁNDEZ (2006: 25-27) afirma que la mayor parte de los autores ubican la aparición de este modelo museológico a principios de los años ochenta del siglo XX, impulsado por una serie de circunstancias técnicas y museográficas en las que la visión antropológica ha jugado un papel esencial, especialmente en el desarrollo de una nueva tipología de museo que no ha estado, ni está, exenta de problemas. Esta nueva tipología de museo ha tenido que navegar en un panorama caracterizado por la apertura mental de los museólogos y el uso de la tecnología en la conservación del patrimonio; el cuestionamiento de la función patrimonial del museo y la búsqueda de nuevos lenguajes y usos por parte de la comunidad [al tiempo que debe operar en consonancia con su naturaleza de institución especializada]; así como un nuevo sistema de valores en el que destacan los parámetros de la democracia cultural, el triple enfoque de pluridisciplinariedad-comunidad-territorio, la toma de conciencia de la cultura propia, la gestión museística basada en un sistema abierto e interactivo, y la participación activa de la comunidad en el funcionamiento del museo y la exposición como método. Son numerosos los autores que han tratado la museología crítica, pero cabe destacar para el caso que nos ocupa los posicionamientos de Georges-Henri Rivièrre y Hugues Michet de Varine-Bohan; y más próximos en el tiempo y en el espacio las obras del citado Luis A. Fernández, Jesús Pedro Lorente Lorente, David Almazán, Francisca Hernández Hernández y el protagonista de esta reseña: Fernando Estévez González (1953-2016).

Fernando Estévez, profesor de Antropología Social de la Universidad de La Laguna y director del Centro de Estudios Antropológicos del Cabildo de Tenerife, impulsó la creación del Museo de Historia y Antropología de esta

isla [fue su director-coordinador desde el año 1997] y destacó, a lo largo de su dilatada trayectoria, por sus investigaciones en los campos del patrimonio y de la museología crítica, tratando cuestiones como la identidad cultural, la cultura material e inmaterial y el turismo. Esta tarea la realizó desde la solidez del conocimiento que le otorgaron las lecturas y los contactos internacionales, pero con la puesta en práctica en lo local. De esta forma, los textos de Estévez en estas materias constituyen un material de indiscutible uso en el estudio de áreas como la Antropología Social, la Historia y la Gestión patrimonial, especialmente en el marco de análisis de Canarias; pero también lo son las numerosas exposiciones que comisarió en el citado museo tinerfeño, donde trató las intrincadas relaciones y temáticas que giran en –y en torno a– la cultura, desde una perspectiva novedosa, dinámica y analítica.

Varios de esos escritos y un Anexo fotográfico de las muestras expositivas con las que guardan relación han sido recogidos en esta obra, tras una acertada selección de sus editores, Mayte Henríquez y Mariano de Santa Ana, y el buen criterio de la Fundación César Manrique al incluirlo en la colección *Ensayo* (texto bilingüe, en español e inglés).

La solvencia de conocimiento que a los editores les otorga haber ejecutado varios proyectos con Estévez queda plasmada en la selección que han hecho de los trabajos que versan sobre museología y patrimonio, respetando el método del autor: relacionando la producción intelectual con el ámbito material, de la escritura al comisariado o viceversa, y compilándolo todo en esta publicación única. De igual forma, la excelencia y el cuidado de la edición no se reduce al modo sistemático y relacional con que Henríquez y de Santa Ana han abordado la producción de Estévez, sino que se amplía a otros aspectos como la originalidad del título –*Museopatías*– y su justificación en el epílogo; a las descripciones que completan a las fotografías del Anexo de exposiciones; y, a nuestro criterio, con el feliz logro de que la obra haya sido prologada por un pensador de la talla de Anthony Alan Shelton, cuestión en la que consideramos oportuno detenernos.

Shelton, doctor en Filosofía y director del Museo de Antropología (MOA) de la Universidad de Columbia Británica, destaca en el campo de la cultura material y visual, de la museología crítica y de la antropología del arte y de la estética, además de contar con una gran experiencia en el mundo curatorial. Esta acreditada trayectoria queda patente en el prólogo del libro (pp. 15-50) que, de forma inédita, estructura las reflexiones vertidas por el antropólogo tinerfeño en el material que compone esta obra en seis grandes bloques, teniendo en consideración su doble vertiente de escritor y comisario. A lo largo de las páginas que completan esta estructura, resulta especialmente relevante la comparativa que hace Shelton de las reflexiones de Estévez con autores tan dispares como el filósofo y sociólogo Jean Baudrillard Reims, el escritor, crítico de arte y pintor John Peter Berger, el escritor y traductor Haruki Murakami, o el historiador del arte Stephen Bann; al igual que la importancia que otorga a la obra de nuestro protagonista al ponerla en relación con la de profesionales internacionales, en el ámbito de la museología crítica, como el profesor y curador Jacques Hainard, los etnólogos Marc-Olivier Gonseth y Regina Bendix, y los antropólogos Mary Bouquet, Philippe Descola y Nuno Porto, por citar algunos.

En el primero de los bloques que componen el prólogo, Naturalización y neutralización (pp. 19-24), Shelton pone el foco de atención en la visión marxista que Estévez desarrolla sobre la cultura y los museos, comparando a estos últimos con modelos financieros que sumidos en el contexto consumista dan a la experiencia el valor de mercancía. A continuación, en Política y sentidos (pp. 25-30), exalta la defensa del autor canario de reconciliar en museología a la política y a la poética, con el fin de poner el foco en el discurso de la ontología de los objetos y los sentidos (significado y representación), tal y como desarrolló en sus textos y exposición sobre alimentación y cultura. Especialmente atractivas resultan las teorías de Estévez sobre la realidad y la capacidad de los museos en la construcción-interpretación de esta, cuestión que Shelton trata en Amnesia, memoria y recuerdos (pp. 30-36), sosteniendo que Estévez no afirmaba en sus principios que el museo manipule de forma consciente la realidad dada, sino que carece de crítica y, en consecuencia, la acepta; para lo que para revertir esta situación habría que dotar a estos espacios de un enfoque antropológico y de un estado relacional entre la cultura y el significado original de los objetos. Estas afirmaciones conducen al cuarto bloque del prólogo, Cultura material e inmaterial (pp. 36-39), en la que Shelton expone una de las miradas más críticas que desarrolló Fernando Estévez en lo relativo al tratamiento que organizaciones internacionales como la UNESCO otorgan a la codificación del patrimonio y a sus tipologías, directamente relacionadas con el valor que les han otorgado las clases dominantes; o al tratamiento dado a la cultura inmaterial, al no reconocer su condición cambiante y separándola, erróneamente, de la cultura material y de su naturaleza. A caballo entre el análisis hecho en Amnesia, memoria y recuerdos y en Cultura material e inmaterial se encuentra El fin de la historia (pp. 40-43), en el que Shelton recalca las reflexiones de Estévez en cuanto a la relación entre nostalgia y mercado, sobre las que se sostienen las ansias de un pasado expuesto en los museos que otorgue estabilidad y que aleje amenazas actuales como la crisis medioambiental o la sobrepoblación. El prólogo concluye con Posicionalidad (pp. 43-47), las páginas en las que Shelton resalta la aplicación de las tesis desarrolladas por Fernando Estévez en Canarias, en aspectos como su visión sobre el pasado de las islas, la historiografía y, en consecuencia, la museología que, a su criterio, ignoraron el proceso de criollización de las islas; o la importancia de la interdisciplinariedad y su desconfianza hacia la creación de las redes de museos, dado el peligro de homogeneización que ostentan.

Finalmente, el prólogo aporta una bibliografía mayoritariamente de autores por autores internacionales con los que Shelton compara las tesis de Estévez. Así como dos publicaciones de este, relativamente recientes, y directamente relacionadas con las temáticas tratadas en *Museopatías*: «Archivo y memoria en el reino de los replicantes», en *Memorias y olvidos del archivo* (Fernando Estévez González y Mariano de Santa Ana, eds. 2010, pp. 31-46); y *El pasado en el presente* (Estévez, 2004).

En lo referente al corpus de la publicación está compuesto por siete textos de Fernando Estévez González, en el periodo comprendido entre 1999-2015, seguidos de algunas de las imágenes de las exposiciones que guardan relación con estos.

El primero de ellos, «Descongelando cultura. Alimentación, museos y

representación» (1999, pp. 53-70), trata cómo la alimentación, al estar presente en la cotidianidad de la vida social contemporánea, se ha incorporado a las políticas patrimoniales [en particular a las exposiciones de los museos] y al consumo del pasado; pero destaca, especialmente, la importancia de la antropología en esta cuestión, sobre todo en lo referente a los estudios de la cultura material. El autor ejemplifica estas reflexiones en el museo Alimentarium (Vevey, Suiza), patrocinado por la firma Nestlé, y en las exposiciones *Food for Thought* (Museo de la Ciencia, Londres) y *Alimentación y cultura* (Museo de Antropología, Tenerife). De esta última son las primeras imágenes que componen el Anexo de exposiciones (pp. 177-179) al tratarse, tal y como aclaran los editores, de la primera muestra (1997) que dirigió Estévez y en la que se resaltan cuestiones como las relaciones alimentación-cultura material, alimentación- ética o alimentación-poética.

El segundo de los textos, «Redes de museos: conexiones y enredos» (2006, pp. 73-85), analiza algunas de las complejidades a las que se enfrentan los museos locales en la actualidad, como la búsqueda de la singularidad que, en opinión del autor, no radica tanto en mostrar sus colecciones como la forma en que lo hacen; y «evitar» la museografía universalista que promueven las redes de museos pero, por el contrario, fomentar sus virtudes en los procesos de normalización de datos sobre fondos y colecciones, con el fin de mejorar las opciones de información del público o permitir el intercambio de información entre museos.

«Política, historia del arte y museos. Una perspectiva anamórfica» (2007, pp. 89-94), ahonda en las relaciones de poder establecidas entre la política y la historia del arte (ejemplificadas en el caso canario en el nacionalismo) y, en consecuencia, los museos de esta materia como símbolos de prestigio, de «alta cultura», en detrimento de los museos de historia natural, etnográficos, arqueológicos..., asociados tradicionalmente al mercado turístico.

En línea con estas tesis continúa «La mirada turística y lo dado a ver en los museos» (2009, pp. 97-106), en el que Estévez pone en relación directa el origen del «conglomerado turístico», tal y como lo conocemos hoy día, con el nacimiento de las naciones modernas europeas, al afirmar que el grueso de los museos que no son de arte [aquéllos, subsidiarios de estos] han tenido el papel de narrar la memoria colectiva de la nación, dentro del engranaje de la sociedad del espectáculo, creando y dirigiendo la mirada a través de las exposiciones de los museos [ideológica y políticamente pensadas] y de los objetos que en ellas se muestran, ya en desuso [el mercado de la nostalgia], pero servibles para construir las representaciones de la historia y las nuevas realidades.

Las temáticas sobre las que versan estos textos, «Redes de museos... », «Política, historia del arte y museos... » y «La mirada turística... » pueden ponerse en relación con varias de las muestras recopiladas en el Anexo, pero parte de sus preceptos son fácilmente identificables en *El pasado en el presente* (2003, pp. 180-181), *Mar de arena de mar* (2007, pp. 190-191), *Aura, veneración, identidad. Objetos extraordinarios de la isla de Tenerife* (2008-2009, pp. 182-183) y *Souvenir, souvenir: la colección de (los) turistas* (2009, pp. 184-185).

Los contenidos de esta última exposición se amplían a través del texto «Fantasmagoría, fetichismo, desechos y lo dado a ver en el museo» (2011, pp. 109-122) y de la muestra *Fantasmagorías, la presencia de lo ausente* (2013, pp. 186-187),

ahondando en la idea del museo, las exposiciones y los objetos como elementos por y para la construcción de la mirada.

En «Conocimiento local, multiculturalismo y patrimonio cultural» (2016, pp. 125-148), Estévez exalta la importancia de la ontología, apoyándose en los marcos teóricos de los antropólogos Descola y Eduardo Viveiros de Castro, en el estudio del patrimonio cultural inmaterial y, dentro de este, en los conocimientos y prácticas relacionadas con la naturaleza y el universo. La *materialidad de lo intangible* (2007, pp. 188-189) muestra estas reflexiones, poniendo el foco de atención en la relación entre las conductas sociales y los objetos.

Y el último de los textos, «El futuro ya pasó, el presente está por venir. Heterotopía y modernidad paradójica en los museos de Canarias» (2015, pp. 151-174), posee la peculiaridad de que ha sido inédito hasta la fecha en que ha visto la luz *Museopatías*, al corresponder a la conferencia de clausura que Fernando Estévez pronunció en el *Encuentro de Museos canarios. Estrategias de futuro* (Museo de la Naturaleza y el Hombre, Santa Cruz de Tenerife, 12-14 noviembre 2015). En él confluyen, en cierta forma, gran parte de los pensamientos de los escritos que componen este ensayo, pero también otros tantos que no están recopilados en esta obra, poniendo el foco de atención en los museos de las islas. En este texto, el autor define a los museos como una heterotopía en la que se ha acumulado el tiempo y en la que, en consecuencia, se representan diferentes mundos y culturas. Partiendo de esta base y extrapolándola al caso de Canarias, Estévez sostiene que los primeros museos del archipiélago se caracterizaron por no presentar su historia social sino la historia natural que, a ojos de los europeos, resultaba más exótica; de esta forma, no sería hasta el último tercio del siglo xx cuando nacieron los museos de historia y de etnografía en las islas pero, igualmente, separando «ambos mundos»; y fue en la década de los años 80-90 cuando la preocupación pasó por buscar una versión propia, dentro de la Nueva Museología. Identificados estos hitos, el autor enumera los retos a los que se enfrentan los museos de Canarias destacando, entre otros: el mencionado posicionamiento de los museos locales, la división del conocimiento y el reto de la no uniformización cultural; la democratización de los usos sociales del patrimonio mediante, por ejemplo, los sistemas de metadatos; y que la gestión democrática y transparente de los museos deje de ser una aspiración para convertirse en su lugar de origen. Grosso modo, tres grandes desafíos: pluralidad, inclusividad y democracia.

En definitiva, *Museopatías* incluye una parte del amplio universo ideológico de Fernando Estévez González y, ante todo, lo dibuja como el gran pensador que fue. Una mente en constante revisión que, en una muestra de honestidad personal y profesional, nunca puso en venta la capacidad de reflexión y que, como él mismo afirmó, entendió y enseñó, que «el pasado hay que pensarlo»¹.

Mari Carmen Naranjo Santana
Universidad Pablo de Olavide
Facultad de Humanidades
<http://orcid.org/0000-0002-3763-9102>
mcnaranjosan@gmail.com

¹Estévez González, F. (2019): *Museopatías*, Fundación César Manrique, Lanzarote, pp. 162.

ROCÍO G. SUMILLERA, MANUELA ÁGUEDA GARCÍA-GARRIDO y JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-DUEÑAS ESPEJO (eds.), *Resistance and practises of rebellion at the age of Reformations (16th-18th centuries)*, Ediciones Complutense, Madrid, 2019, 217 págs., ISBN: 978-84-669-3626-2

En los 500 años del inicio de la Reforma Protestante, que se cumplieron en 2017, surgieron numerosas publicaciones de artículos y libros que marcaron un nuevo avance en el estudio de este movimiento. Dos años después, el libro de que es objeto esta reseña, *Resistance and practises of rebellion at the age of Reformations (16th-18th centuries)* se suma al elenco de trabajos que abordan este particular contexto aportando nuevas perspectivas y elementos de análisis en una temática en la que la complejidad es una seña distintiva. Por un lado, existe una larga tradición historiográfica en torno a los debates confesionales en la Europa moderna, sobre la que se ofrece una panorámica en la Introducción del libro. Por otro lado, según señalan los propios coordinadores y responsables de esta publicación Rocío G. Sumillera, Manuela Águeda García-Garrido y José Luis Martínez-Dueñas, existen también tres problemas inevitables para quienes abordan la idea de rebelión y resistencia en la Europa reformada: la profusión de factores que explican las Reformas, la polisemia de términos y el importante peso de la perspectiva tradicional de su estudio en torno a individuos particulares.

El libro pretende poner de relieve «the various understandings of rebellion, the many forms of rebellious practices, the dissimilar ways in which uprisings were assessed and explicative narratives about them constructed, and, ultimately, the way in which all of this sheds light on the political and religious foundation of early modern individual, group and national identities». Además, buscan ofrecer nuevas «pistas» interpretativas en torno a las relaciones dialécticas y dialógicas entre obediencia y resistencia a consecuencia del establecimiento de las comunidades protestantes en la Europa y Norteamérica modernas.

Nos encontramos ante un total de once investigaciones de autores provenientes de distintas disciplinas incluyendo la historia o la filología. El libro está dividido en cinco secciones temáticas, precedidas de una detallada introducción y seguidas de una conclusión abordada por Manuela Águeda García-Garrido y un epílogo del especialista Andreas Würigler. La primera de las cinco secciones se centra en el protestantismo entendido como rebelión según las versiones católicas. Empieza abriendo este apartado Rocío G. Sumillera cuya contribución se titula «Lutheranism as rebellion and rebellion as heresy in sixteenth-century Spain» (pp.23-38). La autora discute y ejemplifica con éxito cómo los desacuerdos políticos representaban una forma de heterodoxia, al mismo tiempo que la disidencia religiosa era entendida como una traición política que implicaba un acto de desobediencia a Dios y al monarca. Para ilustrar esta afirmación elige en primer lugar los discursos dentro de la guerra de las Comunidades en Castilla. En segundo lugar, las voces del teólogo y jurista franciscano Alfonso de Castro –y su trabajo *De iusta haereticorum punitione* (1547)– y del dominico Bartolomé de las Casas le sirven para reflexionar en torno a la obediencia, la lealtad a la Corona y a

Dios, y el castigo a los herejes. La contribución de Fabrice Quero «Comunidades de Castille et rébellion protestante dans l'oeuvre du franciscain Luis de Maluenda» (pp. 39-53) también da cuenta de la correlación que existe entre las Comunidades y la rebelión protestante, si bien centra su exposición en el discurso del franciscano de origen converso Luis de Maluenda (1488-1547). El brillante análisis de su autor nos permite acercarnos a la compleja y profunda disertación ideológica «d'un homme dont l'horizon n'est pas borné par les murs de la cellule monacale, quoi qu'il en dise. [...] Son ambition est spirituelle et politique tout à la fois». El autor combina el análisis histórico y literario para aportar nuevos datos de su vida, pero sobre todo de su discurso político. En las palabras del franciscano se deja sentir la impronta de su orden a través de una interpretación mesiánica de los hechos, que a la vez puede calificarse de subversiva. Según explica Quero, el fraile incluso propone medios violentos para frenar la herejía luterana, llegando incluso a cuestionar la validez de la acción imperial. Cierra esta sección «"Ces malheureux hérétiques et rebelles": enjeux et stratégies des lectures royales de la conjuration d'Amboise» (pp. 55-66) de Sophie Tejedor. En ella, la autora revisa este conocido episodio protagonizado por los protestantes, que conspiraron para secuestrar al rey Francisco II de Francia para así liberarlo de la influencia de los Guisa. El estudio de Tejedor en torno a la versión oficial de las autoridades reales –poco tratado historiográficamente– resulta en cierta medida sorprendente, en tanto la asociación entre herejía y sedición que cabría esperar en la construcción de un discurso real que debe legitimar la represión y anticipar futuras repercusiones en el reino, adquiere connotaciones pretendidamente ambiguas. La distinción entre herejía fiel y herejía sediciosa sirve para diferenciar entre los que son herejes y buscan la sedición y los que han sido manipulados pero que sin embargo no desean subvertir el orden establecido. La autora demuestra entonces que el fin de las autoridades reales fue construir una versión que permitiese redefinir el vínculo del rey con sus súbditos, lo que favoreció que este fuese considerado como «le nouveau pilier autour duquel un royaume divisé par la religion peut imaginer se rassembler».

La segunda sección gira en torno a la construcción retórica de la idea de rebelión en el protestantismo mediante el uso de imágenes bíblicas. Benjamin Heidenreich en «The adaptation of the Exodus-Narrative during the German Peasants' War» (pp. 69-82) arroja nuevas perspectivas historiográficas sobre la Guerra de los Campesinos de 1525. Su audaz estudio del panfleto *Zwölf Artikel* le permite reflexionar sobre el lenguaje político dentro de estas revueltas, superando una historiografía que se ha centrado tradicionalmente en las causas de la rebelión. Desde la perspectiva de Heidenreich, el modelo narrativo del Éxodo no es metafórico sino real. Los campesinos buscarían transformar sus creencias en acciones, considerando la igualdad real entre las personas y al gobernante como un agente encargado de hacer respetar unas leyes comunes que se deducen de la Biblia. Todo ello lleva al autor a afirmar que «the Peasants' War can be classified as a revolution to change the political system in favour of the people being the group responsible for the well-being of the state». Louise Frappier en «Rébellion hérétique et dramaturgie du martyr: La tragédie du sac de Cabrières»

(pp. 83-100) profundiza en la traumática masacre de Mérindol ordenada por el Parlamento de Aix contra los valdenses. A través del estudio de la pieza teatral anónima *Tragédie du sac de Cabrières*, Frappier analiza una retórica que insiste en lo injusto y desproporcionado de la represión que deriva en que sus víctimas se conviertan en mártires de la fe reformada, justificándose así la respuesta armada de estos.

Geneviève Gross es la encargada de abrir el tercer apartado con su contribución «*Nicolas Volcyr de Sérrouville et sa chronique du solèment des paysans d'Alsace (1525)*» (pp. 103-117) seguida de la de Adrien Aracil en torno a «*Les soulèvements huguenots des années 1610-1620: une relecture de Mémoires du duc de Rohan*» (pp. 119-134). La lectura de ambas genera un interesante juego en paralelo. La primera nos ofrece la justificación católica de la campaña de Antoine de Lorraine contra los campesinos de Alsacia a través de la narración de su secretario. Aracil, en la segunda, profundiza en las conocidas memorias del duque francés de Rohan, líder y defensor del levantamiento de los hugonotes en contra del gobierno de María de Médicis. La crónica analizada por Gross es entendida como un «un miroir aux princes et au gouvernant, mais plus largement il propose un miroir de noblesse, invalidant toutes vellétités de réforme en leur rappelant leurs devoirs [...] la pratique de l'art militaire, le maniement des armes et le bon gouvernement d'un territoire». Reclama la nobleza romana, la guerra santa, la fidelidad a la iglesia tradicional que se opone a la sedición y subversión del movimiento protestante. El duque de Rohan, por su parte, utiliza los modelos de Plutarco, Suetonio y, con especial distinción, de César para justificar su desobediencia tras la conspiración de Amboise. Añade además una dimensión confesional al alzarse como baluarte de la lucha contra los pecados, respondiendo directamente frente a Dios, pero también sirviendo libremente al soberano.

El cuarto apartado titulado «Rebelión y práctica política» incluye en primer lugar la aportación de Christian Mühling «*Rébellion en république. Le débat autour de la seconde guerre de Villmergen en Suisse*» (pp. 137-153). Su exposición en torno a este conflicto ofrece un marco de análisis especialmente rico debido a la situación peculiar de la Confederación Helvética al tratarse de una república «biconfesional» –cantones católicos y reformados– que convive con un sistema monárquico. El relato histórico presentado por Mühling consigue hilvanar los argumentos y debates que le permiten arrojar nueva luz sobre los espacios de comunicación política y las medidas y recursos puestos en marcha en momentos de conflicto por cada una de las partes. Por su parte Stephan Steiner en su excelente contribución titulada «“Acting as if in a Republic Already”: Carinthian-underground-Protestants Rehearsing the Uprising» (pp. 155-169) de nuevo nos ofrece la posibilidad de entender la intersección entre protestantismo y práctica política. Pero, además, su autor coloca nuevos elementos de análisis histórico en torno a las formas de religiosidad protestante, los cambios de mentalidades y la gente «transmigrated, that is, shifted within the realm of the Habsburgs and not over its borders».

Los dos últimos ensayos de la obra provienen de la mano de Bertrand Van Ruymbeke «*Changer de contrée, changer de roi. Le rêve anglican du réfugie*

huguenot en América» (pp.173-188) y Elena Lioznova «Ideological controversies in New England Puritanism at the turn of the eighteenth century» (pp. 189-198). Ambos estudios se centran en las experiencias reformadas en las nuevas colonias británicas y los múltiples conflictos como resultado de los cambios de actores y escenarios. Surgieron, como consecuencia, nuevas fidelidades e identidades – como en el caso de los hugonotes–. Pero también nuevas mentalidades que, como señala Lioznova, preconizan una sociedad cambiante en la que el diálogo entre religión y política será discutido desde nuevos encuadres.

Se trata, en definitiva, de un libro de un indudable valor científico en el que sus autores combinan su evidente dominio de la materia con el estudio minucioso de una amplia variedad de fuentes históricas. Muestran, además, casos que cubren una geografía que va desde Castilla hasta Norteamérica, pasando por Francia, Suiza o Austria. La complejidad de las materias abordadas no se traduce en dificultad de lectura, si bien los múltiples elementos de reflexión que se sugieren exigen un esfuerzo que sin duda nos habla de la calidad de las investigaciones expuestas. Es posible afirmar que esta obra cumple el objetivo que sus responsables se proponen y aporta elementos de novedad para el debate científico. A pesar de que en varias ocasiones se analizan episodios ya trabajados en la historiografía, su lectura e interpretación se realizan bajo nuevas perspectivas o incluso disciplinas. Las conclusiones de Manuela Águeda García-Garrido (pp. 201-211), cuya pluma es amena a la par que eficaz, permiten al lector concluir su lectura profundizando y reflexionando sobre la evolución del cristianismo y su imbricación con las ideas de resistencia y rebelión. Reformas en conflicto que, según afirma García-Garrido, «han ido tejiendo una historia de la conciencia revolucionaria que ha abierto las puertas al deber de resistencia individual y colectiva como única vía para la construcción de sociedades libres». La obediencia al monarca cuya autoridad provenía de Dios, quedaba en entredicho ante el deber prioritario de obediencia a la ley de Dios. Esta sutil distinción con tintes de desobediencia no era sino uno de los síntomas del quiebre del Antiguo Régimen, que abría al mismo tiempo la puerta a la Modernidad.

Marina Torres Trimállez
Universidad de Cantabria
Departamento de Historia Moderna y Contemporánea
<https://orcid.org/0000-0002-3041-0831>
marinat.trimallez@gmail.com



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Facultad de Geografía e Historia



Colaboran:
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA