

El galeón de Manila: comercio y geoestrategia al servicio de la globalización

20 de octubre de 2023



Autor: Santos Pardo

Diplomado en Ciencias Empresariales por la Universidad de Barcelona y miembro del equipo de Edufinet.

La globalización, término acuñado a mediados de la década de los ochenta, tuvo su primer destello durante el siglo xvi en el área hispana de Asia-Pacífico. Recordemos que en las últimas décadas del siglo xx surgen los denominados tigres asiáticos y hoy en día seguimos hablando de mercados emergentes. Pues bien, este florecimiento de esas economías no es algo atribuible a la diosa fortuna, sino el fruto maduro de una sociedad educada en la cultura del trabajo, la disciplina y tributaria del impulso recibido de otras potencias

venidas de ultramar. Esta es la historia de una empresa jalonada de gentes aventureras, capaces de anteponer la gloria a una muerte casi segura; pero sobre todo deseosas de hacer fortuna.

¿Qué es el galeón de Manila, conocido también como galeón de Acapulco o nao de la China, y cuáles son sus antecedentes?

Se trataba de una línea marítimo-comercial que durante 250 años ensanchó las fronteras nacionales y procuró un intercambio económico, social, cultural y espiritual en que intervinieron diferentes agentes: mercancías, viajeros y el real situado anual (numérico destinado al pago de personal y mantenimiento de las sencillas estructuras administrativas del archipiélago). Por ella fluirán ideas, conocimientos, mitos y patrones religiosos como antes ocurriese con la Ruta de la Seda, la Ruta del Oro del Sudán o la propia Ruta de las Especias.

A principios del siglo xvi lo que movía el mundo eran las especias cuyo valor superaba a los metales preciosos. Filipinas carecía de ellas, pero como contrapartida contaba con la cercanía del Imperio chino que producía la seda y la porcelana y, a su vez, era deficitario en plata. Su sistema de pagos privados y a la hacienda solo aceptaba como elemento de intercambio la plata. La llegada de los españoles a Manila aportó plata más barata y abundante que la obtenida hasta entonces de Japón, y eso animó a los comerciantes chinos a establecerse en la isla. Las mercancías que traían los sangleyes en sus juncos estaban destinadas al mercado de Manila, al pertrecho del viaje (naranjas de la China, limones y uvas para combatir el escorbuto —causa principal de la elevada mortandad entre las tripulaciones—) y al consumo internacional.

Por tanto, el galeón de Manila representa dos realidades distintas:

1. Un barco grande dotado con elementos de autodefensa que inicialmente revistió la forma de galeón y más tarde de fragata o navío de altobordo.
2. Una ruta comercial garantizada por galeones individuales que unió en los dos sentidos a las ciudades de Manila con Acapulco entre 1573 y 1815. Estas dos terminales tenían sus respectivas prolongaciones. Desde Manila hasta los puertos chinos de Fujian y Cantón, centros suministradores de mercaderías, llegando incluso a Persia, India, Ceilán, Malasia, las islas Molucas, Siam, Taiwán y Japón. De Acapulco hasta Ciudad de México, pasando por Veracruz hasta arribar a Sevilla.

¿Y qué se comerciaba a través de este monopolio?

La ruta conectaba Asia, a través de Oceanía, con América y Europa. Cuatro continentes implicados en el intercambio de artículos procedentes de Oriente como sedas en rollo o confeccionadas, porcelana, tejidos de algodón y muebles de la India, alfombras persas, biombos y lacados japoneses, marfil, perlas y especias de las islas Molucas. De México a Filipinas se enviaban frailes con fines evangelizadores y monedas de plata procedentes de las ventas efectuadas. En menor medida se cargaban tintes, cochinilla, añil, jabón y los elementos del culto. Pero el gran hacedor de la primera globalización es la plata americana en forma de peso fuerte de ocho reales, también llamado «real de a ocho». Alojada en las bodegas del galeón representaba el 90 % del valor de los fletes de retorno, convirtiéndose en el ingrediente necesario para facilitar el comercio mundial entre los emporios del momento. La autoría de esta globalización es ibérica, con inicio en Lisboa y final en Japón, mientras que por el lado español partía de Sevilla, y más tarde de Cádiz, para concluir en Manila.

El galeón era propiedad de la corona española y fue construido a sus expensas. Se trataba de un monopolio entre comerciantes particulares, sometido a unas normas impuestas por el rey, sin que en ningún caso el Estado interviniera en el tráfico mercantil. La fórmula comercial seguida es la denominada «pancada», o

sistema de compra colectiva, principalmente de seda china que procuraba una negociación más ventajosa para los mercaderes, comparada con las compras individuales. Asimismo, los derechos de carga del galeón que se dirigía a México se distribuían entre los españoles afincados en Manila por medio de boletas de embarque suministradas por las autoridades filipinas. Inicialmente, el volumen máximo de carga admisible en Manila era de 250 000 pesos fuertes y a la vuelta de la feria de Acapulco se fijaba en 500 000, lo que ofrecía una rentabilidad del 100 %. A finales del siglo xviii se permite cargar por valor de 750 000 y volver con 1 500 000 pesos de plata, si bien no podemos obviar la existencia de un acentuado comercio de contrabando que establecía la cifra total de retorno en niveles de 3 a 5 millones.

¿Qué consecuencias se desprenden de la actividad del galeón?

En tiempos contemporáneos a la ruta se aprecia el gran impacto que supone para la China de la dinastía Ming y Qing la introducción de la plata americana, fuertemente demandada y absorbida por esa economía; se observan cambios sustanciales en su dieta (introducción de la patata, boniato, cacao, cacahuete, maíz y tomate entre otros productos) que traerá consigo un aumento demográfico motivado por la introducción de todos estos productos alimenticios. La honda expansiva ha llegado hasta nuestros días, de ello da fe Filipinas que cuenta con la quinta industria naval del mundo y se ha convertido en el mayor exportador de marineros del globo. De este logro es responsable la presencia española que implantó los astilleros de Cavite para dotar de embarcaciones a esta ruta.

¿Y qué decir de las repercusiones para España?

La resonancia económica fue bastante modesta ya que a la metrópoli solo llegaban unos pocos despojos de la actividad frenética del galeón. Ello justificó la apertura a partir de 1785 de nuevas líneas comerciales que conectaban directamente la Península con Manila, bien a través de la ruta portuguesa, bien en dirección oeste doblando por el cabo de Hornos, así como la creación de instituciones como la Real Compañía de Filipinas. Sin embargo, no podemos obviar el papel geoestratégico desempeñado por ese galeón que surcaba el Pacífico en soledad con un pretexto comercial, pero con una decidida intención de garantizar el control del lago español y por ende del mundo.

Como se atisba nada es casual en la historia, ni siquiera en la económica. Su análisis detenido nos puede ayudar a resolver algunas preguntas que a día de hoy seguimos formulándonos: ¿por qué los lineales de las tiendas disponen de tantos artículos asiáticos?, ¿por qué nuestros barrios están plagados de comercios orientales?, ¿por qué es tan importante para EE. UU. el control del Caribe y Pacífico? Deseo, humildemente, haber despertado con estas líneas el interés por estas cuestiones.

Fuente: freepik