

POLISTAS Y ARQUITECTURA NAVAL: UNA POLÉMICA CONTRA LOS RECURSOS DE LA TIERRA FILIPINA DURANTE EL SIGLO XVII (*)

Ostwald SALES-COLÍN KORTAJARENA
Doctor en Historia

LA consecuencia más perdurable del establecimiento del poder español en Insulindia fue la institucionalización de las comunicaciones Nueva España-Filipinas mediante una ruta de navegación estable, ruta que se constituyó en la más larga, duradera y arriesgada de la historia. La carrera transpacífica puede considerarse un reflejo de la consolidación hispana en Asia, por la regularidad y estabilización adquiridas a lo largo de 250 años de fructíferas relaciones, cuyo aspecto más llamativo y visible es el célebre galeón de la *Carrera de Nueva España* (1) y de la *Carrera de las islas de Poniente* (2). Por tanto, la buena marcha de los contactos náuticos muestra cómo las embarcaciones filipinas llegaban a la sede americana del tráfico asiático, cuando no atracaban se destacaban naves de poco calado para remitir los productos enviados de *gobierno a gobierno* en su retorno a las islas, pero también es lógico pensar que, al ser el contacto primigenio y obligatorio entre Asia-América-Europa fueran, simbólicamente y en la práctica cotidiana, las que fortalecían la presencia del Estado español en el sureste asiático. Así pues, no es de extrañar que desde 1567 se insistiese en la conveniencia de crear un astillero que dotase de una sólida infraestructura naval a los barcos que fuesen a Nueva España o retornasen de ella (3). A fines de 1572 llegaron al archipiélago procedentes del virreinato novohispano dos naos, la *Santiago* y la *San Juan*, las cuales, maltratadas por el viaje, entraban para reparar, a fin de retor-

(*) Agradezco a Fernando Serrano Mangas sus generosos comentarios y su infinita paciencia al sugerirme ideas muy puntuales para mejorar este escrito. Una primera versión de este texto fue presentada en el Coloquio de Cultura Marítima (México, D.F., noviembre 2008).

(1) Así aparece en la documentación consultada el viaje realizado por los barcos Manila-Acapulco.

(2) Es la expresión para referir el viaje Acapulco-Manila.

(3) Servicio Histórico Militar (SHM), sec. Asuntos Generales, Noticias de las islas de poniente o Filipinas, caja 2-3-1-8, rollo 9, p. 12r.

nar a México durante julio de 1573 (4). A causa de la premura, se les practicaron unas operaciones de carenado y calafateado —las primeras de esta índole realizadas en las islas— sin aguardar a la llegada de personal especializado desde América o Europa. A ello respondió el viaje del capitán Antonio de la Torre, cuya expedición, zarpando de Lisboa, dobló el cabo de Buena Esperanza con dirección a Filipinas, adonde acudía para, a fin de hacer frente a los cuantiosos gastos de la arquitectura naval, investigar si los recursos naturales eran apropiados para la fábrica de los futuros bajeles y averiguar si existía mano de obra en abundancia para armarlos, así como constructores suficientemente experimentados en el arte naval español (5). Y es que desde 1580 Gonzalo Ronquillo de Peñalosa denunciaba insistentemente que los barcos originarios de Filipinas entraban en el puerto de Acapulco con el casco podrido, lo que disminuía su tonelaje —los de 200 solo podían cargar 100, mientras que los de 400 se veían limitados en 200—. Saltaban a la vista serios inconvenientes en lo relacionado con la construcción, remozamiento y personal especializado en la hechura de bajeles. A partir de una revisión sucinta de las fuentes consultadas (6), hay motivos suficientes para creer que la decisión de recurrir al asiento naval allende las islas como *contrato con reinos vecinos* se adoptó a fin de distribuir la labor de construcción naval fuera del archipiélago. En Manila, los gobernadores generales fueron los principales valedores del proyecto, aduciendo que los barcos fabricados en Filipinas se caracterizaban por una mala traza: carecían de proporción entre la proa y la popa, la manga estaba deficientemente diseñada, el arqueado en el tonelaje era defectuoso y, al poco de ser botados, se iban a pique. Lo que sí parece muy claro es la superioridad numérica de los llamados *polistas* (7), aunque eran denostados ya que carecían de experiencia marinera para construir bajeles de alto calado destinados a la Mar Océano, por lo que no se solía emplearlos en la construcción naval vinculada a la Carrera de Nueva España. Era una mano de obra rudimentaria —aunque con amplia experiencia en embarcaciones propias de la región—, contratada solo para tareas aleatorias como el arrastre y poda de madera, la corta de cuadernas o la fábrica de la palamenta (8). La constatación

(4) Archivo General de Simancas (AGS), sec. Estado, España, Noticias de Filipinas y China escritas por Hernando Requel enviadas desde México, leg. 155, doc. 39, f. 2. México, 11 de enero de 158; AGS, Guerra antigua, Felipe II, Navegación de Filipinas a España, leg. 141, doc. 2, f. 1. México, 10 de enero de 1583; AGS, Guerra Antigua, Felipe II, Noticias sobre Filipinas, leg. 144, doc. 58, f. 1. Manila, 22 de octubre de 1583; AGS, Guerra Antigua, Felipe II, Noticias sobre China y Filipinas, leg. 159, doc. 176, f. 2. México, 10 de enero de 1584.

(5) AGS, Guerra Antigua, Felipe II, Apuntes y memoria dada al capitán Antonio de la Torre para el viaje que va a hacer a Malaca y Filipinas, leg. 137, doc. 14, f. 6. Lisboa, 31 de marzo de 1582.

(6) Especialmente las del Archivo General de la Nación de México (AGNM), el Servicio Histórico Militar de Madrid, el Archivo General de Indias de Sevilla (AGI) y el Archivo General de Simancas.

(7) Fueron los naturales esclavos, llamados *sanguiguicos*, que realizaban trabajos forzados y domésticos los futuros «polistas».

(8) Remos de las galeras.

no pasó inadvertida, y de ahí que se perfilara un propósito alternativo, respaldado desde principios del siglo XVII y continuado por varios gobernadores generales de las islas a lo largo de esta centuria: el envío de personal especializado desde Vizcaya y Guipúzcoa.

En ese sentido se deben considerar las siguientes hipótesis de trabajo:

En 1574 Filipinas pasó a depender oficialmente, como una provincia más, de Nueva España, de modo que el mando supremo del virreinato debía responsabilizarse del sostenimiento de la presencia española en Asia, Y así, por ejemplo, desde México se enviaban pertrechos navales tales como lona, hojalata, aros de hierro, artículos de herrería y plomo tirado y en pasta.

Es en esta época cuando en Filipinas se consolida la presencia hispana. Los intereses están centrados en continuar con su avanzada y establecimiento en Ternate, Matheo y las riberas del Mar de China —principalmente en Formosa— anudando contactos comerciales con China, Japón y el reino de Macasar.

A lo largo de las siguientes líneas se emplean dos categorías analíticas, *arquitectura naval* y *construcción naval*, en el contexto de la primera mitad del siglo XVII filipino. La primera refiere la existencia de prototipos navales muy similares a los hispanos, como el galeón y la nao, que debían ajustarse a la traza, arqueo y técnica europea hasta diseñar los exclusivos para la guerra y el comercio; y la segunda alude a los recursos humanos, materiales y monetarios para concretar la labra, tales como polistas, armadores, maderas, algodón y plata americana, naturalmente.

Este trabajo se centra en tres aspectos principales: *a)* el repartimiento, que en las islas tomó el nombre genérico de *polos*. Puntualicemos que los sujetos a su régimen no solo se dedicaban a actividades navales, aunque a ellas nos restringamos en este trabajo; *b)* la escasez de expertos armadores en las islas, pues los nativos, excelentes artesanos de embarcaciones autóctonas tales como bancas, vintas, caracoas, praos, pangas, barangayanes y demás, ignoraban la refinada complejidad de la técnica europea; *c)* y la incesante propaganda en detrimento de las maderas filipinas, que ponía en tela de juicio la reciedumbre de estas con respecto a las camboyanas y cochinchinas, en apariencia más resistentes. Por lo tanto, la temática es abordada desde una perspectiva filipina, centrada en la preocupación de los gobernadores generales por garantizar las comunicaciones náuticas con Nueva España mediante los bajeles en los que anualmente llegaba el socorro mejicano: soldados, reales de a ocho y recursos materiales para la subvención de la presencia española en Insulindia.

Polistas

El repartimiento tomó en Filipinas el nombre genérico de *polo* (9). El polo lo componían nativos filipinos encargados de realizar prestaciones

(9) LEGARDA, Benito: *After the galleons. Foreign trade, economic change and entrepre-*

personales —tanto a la Corona como a particulares— tales como construcción de caminos, servicios a individuos de alta jerarquía y corta de madera y arrastre para los astilleros insulares, tareas para las que se reclutaba gente cercana al emplazamiento de estos. Así, a Cavite llegaban de Tondo, Bulacán, Tayabas, Balayán y Pampanga tributarios que cumplían diferentes funciones, las más importantes de las cuales eran: *a)* dirigir, controlar y supervisar la labor de la corta de madera, de lo que se ocupaban los oficiales; *b)* efectuar los *repartimientos* de trabajos básicos como la construcción y las reparaciones de carenado y calafateado, donde también participaban los sangleyes; *c)* transportar la madera por vía acuática, cometido propio de los balseros, y *d)* realizar tareas de conducción por el interior de las selvas filipinas, cometido de los guías. Los polistas buscaban refugio en la espesura de los montes huyendo de la sevicia que padecían, de modo que, para 1618, en Cavite solo había 200. La base del problema era la penuria de la Real Hacienda, cuya falta de liquidez le impedía a menudo abonar los sueldos — las prestaciones, aunque forzosas, debían ser remuneradas —, lo que se traducía en revueltas (10). Toda esta problemática fue sacada a la luz, a mediados del siglo XVII, por Juan de Bolívar y Cruz, fiscal de la Audiencia de Manila, quien redactó un escrito donde solicitaba la supresión de los servicios personales. El texto fue examinado por el oidor Salvador Gómez de Espinosa, quien por su parte redactó el célebre *Discurso perenético* (11), publicado en Manila en 1657, donde se denunciaba la inhumanidad del trato infligido a los polistas. Para esquivar el acatamiento de los polos, los indígenas «tienen esclavos de su mismo natural y nación», dedicados a labrar la tierra o a construir embarcaciones. Eran los *sanguiguicos*, «negritos» capturados por los malayos. Realizaban trabajos domésticos y forzados, carecían de bienes propios, sus hijos pertenecían a su mismo amo y podían ser vendidos. Entonces, referir el trato lacerante, racista y discriminatorio hacia los recursos humanos de la tierra filipina dedicados a la hechura naval que, entre presiones y resquemores, paliaban las necesidades de la Corona, aún es muy pretencioso ya que los prelados de las diferentes órdenes religiosas asentadas en el archipiélago estaban decididas a evitar el mal trato. Los principios fundamentales hacia los indígenas se centraban en su resguardo, libertad y remedio. Por ello, se planteaba la construcción naval allende Filipinas, con

neurship in the nineteenth-century Philippines. University of Wisconsin-Madison/Center for Southeast Asian Studies/Ateneo de Manila University Press, Wisconsin-Madison, 1999, p. 42.

(10) Una de las más notables fue la de Pampanga en 1660. Fue una revuelta iniciada en las provincias de Pampanga, Pangasinán e Ilocos. Debe sumarse la exigencia para las cortas de madera, pues por entonces en el astillero de Cavite se habían empezado a construir los galeones *San Sabiniano*, *San José* y *Nuestra Señora de la Victoria*. El punto principal de la sublevación de Pampanga y Bulacán era que los *polos* solo querían cobrar sueldos atrasados. DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: «Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América IX-2*. Rialp, Madrid, 1984, pp. 144 y 145.

(11) GARCÍA, María: «Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales», en *Signos II*. México, 1992, pp. 47-69.

objeto de evitar la reacción de la frailocracia (12) que, con miras a proteger a los naturales, ordenaba quemar extensas regiones selváticas al norte de Luzón de donde se obtenían maderas para la labra naval. De todo ello se desprendieron dos consecuencias inmediatas: empezaba a cernirse la idea del malayo-filipino haragán, se argumentaba que los indígenas dueños de esclavos defraudaban a la Real Hacienda porque no pagaban un impuesto por tenerlos (13), y una nota más de encono, por parte de las autoridades insulares, se añadía frente al excesivo poder de la frailocracia en provincias alejadas de la capital, ya que los prelados de Santo Domingo, avecindados en Nueva Segovia, eran partidarios «de la poca atención cuando se ofrece al patronazgo real a todo lo que es del real servicio de Vuestra Majestad, cuando por lograr infestaciones de los holandeses y otros enemigos que continuamente afligen estas costas en lugar de ayudar obran lo contrario» (14).

Así se quejaba Diego Fajardo (15) en 1649. En 1646 eran necesarios 300 indios mandayas para armar bajeles. La diligencia no fue cumplida porque los naturales solo obedecían a los religiosos, experimentados conocedores en los dialectos locales. Así, desde 1604 Pedro Bravo de Acuña (16) dispuso la fabricación de galeones en la provincia de Pangasinán por la abundante madera de los montes de la región. A partir de ese momento, los dominicos se perfilaron como un grupo de presión contra el gobernador, pues al enterarse del proyecto de construir un astillero en el puerto de Abucay provocaron un incendio que destruyó todos los recursos materiales, «como si el efecto para que se disponía la fábrica no era para el bien y la conservación de las islas» (17). El celo de los prelados en su objetivo de erradicar el mal trato padecido por los polistas condujo a la búsqueda de otras opciones, como traer armadores de barcos procedentes de la metrópoli y Nueva España, así como a considerar la posibilidad de construir galeones en regiones circunvecinas al archipiélago. Ello ejemplifica lo insuficiente que se percibía la mano de obra experimentada en la construcción de bajeles con técnica europea, además de la mínima habilidad polista, cuyas deficiencias eran anotadas desde comienzos de la decimoséptima centuria. En este sentido, es necesario manejar con suma prudencia los argumentos de María García, quien destaca

(12) Así denominó Marcelo H. del Pilar al impresionante poder de las órdenes religiosas avecindadas en las islas.

(13) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Prohibición de la carga sobre los negros esclavos de indios, Filipinas 330, libro 4, pp. 61v y 62r. Madrid, 2 de septiembre de 1638.

(14) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores de Filipinas, Carta de Diego Fajardo sobre el trabajo de indígenas en la fábrica de navíos, Filipinas 9, ramo 1, núm. 7, p. 1. Manila, 3 de julio de 1649.

(15) Gobernador de Filipinas de 1644 a 1663.

(16) Gobernador de Filipinas de 1602 a 1606.

(17) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores de Filipinas, Carta de Diego Fajardo sobre el trabajo de indígenas en la fábrica de navíos, Filipinas 9, ramo 1, núm. 7, p. 2. Manila, 31 julio 1649.

la capacidad nativa en la construcción naval (18). Pero, los malos tratos a los indígenas, ¿tuvieron la misma intensidad en todos los astilleros? Esa idea generalizada es una aseveración que solo podrá comprobarse con las listas nominales de los polistas responsabilizados de la hechura de barcos, así como de los salarios por ellos devengados, aunque, de acuerdo con Pierre Chaunu, la presión fiscal española sobre la población indígena resultó «relativamente modesta y nunca fue en aumento» (19).

Las intenciones del *Discurso perenético* fueron, sin exageraciones, ridículas, muy modestas, ya que si bien se erigió como la idea más preclara en aras de suprimir los servicios personales, no resolvió las vejaciones que los indígenas, desde Visayas hasta Vigan, padecían frente a los tributos que se hicieron especialmente odiosos por parte de los agustinos calzados. Hacia 1650 apareció la *Información Hecha por el Juez Provisor y Vicario General de este Arzobispado de los Tratos y Contratos que Algunos Religiosos de la Orden de San Agustín de las Islas Filipinas tenían en las Doctrinas que Administran* (20), donde se denunciaba el monopolio y monopsonio que detentaban los preladados en el tráfico comercial entre las islas de Zamboanga, con escala en Caragá, Panay, Cebú, Laguna de Bay, Vigan e Ilocos. Los intercambios eran posibles gracias a los nexos mantenidos con reinos paganos como Macasar, Camboya y China, aliados con traficantes portugueses dedicados a ese negocio que también fungían como intermediarios gracias al pago ofrecido por los agustinos que comerciaban «pervertidamente» en el apresto del galeón de la carrera de Nueva España. Compraban el arroz a los indígenas, revendiéndolo luego a precios más altos al gobernador, asimismo imponían *bandalas* (21) de diferentes mercancías a los naturales administrados por ellos; por ejemplo, escudillas, platos, marquetas de cera, elefantes, paños, mantas azules para hábitos, mortajas, cambayas, tabaco, seda, almizcle, ámbar, camisas, zapatos, aceite de coco, vino de *nipa* (22) y *pangasí* (23) cuya consecuencia más dramática revertía en la excesiva embriaguez de los indígenas filipinos, sin que ello supusiera una limitación para los religiosos, robusteciendo en el imaginario español la haraganería, desconocimiento y escasez de personal especializado en la construcción de galeones.

(18) GARCÍA: *op. cit.*, p. 55.

(19) CHAUNU, Pierre: *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, Siglos XVI, XVII y XVIII*. IMCE, México, 1974, p. 44.

(20) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores de Filipinas, Cartas de Diego Fajardo sobre temas de gobierno, Filipinas 9, ramo 1, núm. 13, exp. 4. Manila, 4 de agosto de 1650.

(21) Era la venta forzada de mercancías a los indígenas, también denominada «repartimiento de mercancías».

(22) Cocotero filipino del mismo nombre.

(23) Vino de arroz.

Escasez de mano de obra para la construcción naval

Entonces ¿qué razones pueden explicar el empeño de las autoridades filipinas en solicitar al virrey de Nueva España gente experimentada en la hechura naval, así como el interés activo en llevar a cabo su fábrica fuera de las islas Filipinas, especialmente en Cochin, Cochinchina y Camboya? Frente a los recurrentes disgustos manifiestos contra la dureza del trabajo, se solicitó enrolar maestros armadores, constructores y excelentes individuos en el trabajo de la astillería naturales de la metrópoli y de Nueva España. Así se reduciría gradualmente el trato lacerante, racista y discriminatorio contra los lugareños «de Poniente» (24). Aunque desde 1570 Francisco de Paula Maldonado exponía que para afianzar la conquista del archipiélago era necesario habitarlo con una progenie española estable y regular, además de con frailes, soldados y artesanos cualificados en el ramo de la arquitectura naval (25).

En junio de 1622 el cabildo eclesiástico de Manila exponía que «el reino de Filipinas sólo depende de la contratación de mercaderías de China con Nueva España»; por tanto, la gente destinada a la construcción del bajel era imprescindible. Pero la escasez de armadores de barcos ya despuntaba a principios del siglo XVII. Pedro Bravo de Acuña, hacia abril y mayo de 1605, solicitó al rey el envío de diestros armadores de barcos para las islas, porque «se carece mucho de maestros de hacer y fabricar navíos y que porque respecto de esto hay grandísima falta de bajeles» (26). En consecuencia, se ordenó a los corregidores de Guipúzcoa y Vizcaya reclutar personas versadas en la arquitectura y construcción naval.

¿Por qué se eligieron precisamente Guipúzcoa y Vizcaya como centros de enrolamiento? La razón hay que buscarla en que la pujanza marinera de las dos provincias vascas, próximas al mar Cantábrico y al golfo de Vizcaya, ya era proverbial antes del siglo XVI, con los viajes de los habitantes de la cornisa cantábrica a los bancos de pesca de bacalao, simultáneos de los del Algarve y Andalucía a los caladeros saharianos. Los marinos cántabros, vizcaínos y guipuzcoanos lograron imponer su fuerza como comerciantes y corsarios en todo el canal de la Mancha y el mar Báltico, y transformar Castilla, desde el último cuarto del siglo XIV, en la potencia marítima europea (27). El casco, la madera y el hierro de los barcos fabricados por la corona española procedían casi en su totalidad de las provincias vascongadas (28) y Cantabria, si bien los

(24) Durante la presencia hispana en Filipinas fueron referidas como «islas de Poniente», es decir, por donde se pone el sol.

(25) SHM, sec. Asuntos Generales, Noticias de las islas de poniente o Filipinas, 1542-1603, caja 2-3-1-8, núm. 6724, p. 13r.

(26) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Orden de buscar maestros para fabricar navíos para Filipinas, Filipinas 329, libro 2, p. 1r. Madrid, 3 de marzo de 1605.

(27) PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio: *La colonización. La huella de España en América*. Red Editorial Iberoamericana, México, 1990, pp. 16 y 17.

(28) CASTRILLO, Francisco: *El soldado de la conquista*. MAPFRE, Madrid, 1992, pp. 82 y 89. Para los siglos XVI-XVII, provincias vascongadas o Vascongadas era la forma en que se refe-

árboles para los mástiles venían de los reinos de Suecia y Noruega, porque eran más largos. Bilbao gozaba de gran prestigio en el trenzado de jarcias para los barcos, que se manufacturaban con cáñamo fino de Castilla. De hecho, la arquitectura naval se convirtió en una exclusiva de los astilleros americanos y cántabro-vascos (29). Así, desde el siglo XVI los litorales guipuzcoanos y vizcaínos se jalonaban de gradas, contaban con maderamen de buena reciedumbre para la fabricación de bajeles y disponían de buenas vías de comunicación que aseguraban un rápido transporte de pertrechos navales, así como ferrerías con los altos hornos de Vizcaya y una nutrida, competente y capacitada mano de obra especializada en la arquitectura naval de dos tipos de navíos: galeones y naos, unidades de grandes dimensiones cuyos portes variaban entre las 250 y las 500 toneladas de arqueo. Ello redundó en el prestigio y especialización de la labra de prototipos navales, y de ahí que Vizcaya y Guipúzcoa figuraran como dos de los principales centros dedicados a la arquitectura y la construcción naval vinculada a la Carrera de Indias (30). A tenor de lo expuesto, las solicitudes de personal con aquel origen por parte de los gobernadores de Filipinas tenían sólido fundamento. Las personas originarias de Guipúzcoa y Vizcaya deberían examinarse en la Casa de Contratación de Sevilla para saber «la ciencia y suficiencia» de la gente especializada en la materia. Desde junio de 1605 comenzaron a interesarse diferentes vecinos. Sucedió con Hernando de Guerra, asentado en Sanlúcar, quien viajaría con su esposa, hijos y un mozo «a Poniente» y al que se reservaban 200 ducados «que se han de dar antes de embarcarse» (31) con destino a América. De ahí que Alonso Fajardo de Tenza (32) insistiera hacia diciembre de 1620 en que los polistas debían limitarse a cortar las ligazones, tablas y palamenta, vista la inminente llegada de avezados armadores de España o Nueva España que construirían 20 galeras de 22 bancos cada una (33). Más tarde, Diego Fajardo informaba al rey, en carta de 2 de agosto de 1645, de «la falta de algunos bajeles [por ello] sería muy conveniente enviar dos maestros de toda capacidad en el arte de tales fábricas, para que con otro que hubiere allá, se obre en tres astilleros con la brevedad que conviene» (34). Se insistía al virrey de México, conde de

ría a lo que hoy se conoce como el País Vasco. Al respecto se recomienda ver el mapa municipal de España inserto en la p. 89 de la obra citada.

(29) SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1985, pp. 147-152 y 170; LANG, Mervin Francis: *Las flotas de la Nueva España (1630-1710)*. *Despacho, azogue, comercio*. Muñoz Moyá Editor, Sevilla, 1998, p. 81.

(30) ODRÍAZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La construcción naval en Gipuzkoa. S. XVI», en *Ciclo de charlas 2007-2008. Andrés de Urdaneta*. Urdaneta 500, Ordizia, 2008, pp. 1-21.

(31) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Orden de buscar maestros para fabricar navíos para Filipinas, Filipinas 329, libro 2, p. 2r. Valladolid, 21 de julio de 1605.

(32) Gobernador de Filipinas de 1618 a 1624.

(33) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Orden sobre fabricar ocho galeras en Filipinas, Filipinas 329, libro 2, p. 393r, 29 de diciembre de 1620.

(34) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Orden de enviar constructores de navíos para Filipinas, Filipinas 330, lib. 4, p. 192r. Madrid, 4 agosto 1647.

Salvatierra, en que los armadores deberían proceder de España o de Nueva España, a fin de evitar despilfarros a la Caja Real filipina. Lo mismo sucedió con Sabiniano Manrique de Lara (1654) (35), Francisco Coloma (1677) (36), Francisco Sotomayor y Mansilla (1677) (37) y Juan Vargas de Hurtado (1679) (38), quienes, además de armadores y técnicos especializados en arquitectura y construcción naval, solicitaban pilotos, artilleros, marineros y soldados, debido a la escasez de ellos en el archipiélago.

Detrimento de las maderas filipinas

Los astilleros más importantes se localizaban en Abucay, Pangasinan, Camarines, Marinduque, Mindoro, Albay, Masbate y Bagotao, en la bahía de Sorsogon, además de en Pantao y Panamao. Aderezar los bajeles de la Carrera de Nueva España suponía construirlos nuevamente, y dado que las desfallecidas arcas del archipiélago no podían darse el lujo de declararlos navíos al través (39), ello podría explicar el aparente interés en labrar los galeones allende Filipinas. En cuanto al maderamen, toda la región que abarcan Cochinchina, Camboya y Siam es abundante en teca, árbol cuya madera es muy apreciada por su reciedumbre. El archipiélago, además de contar con esta, también tenía árboles de *malove*, *banaba*, *palma brava* (40) y rama de guayaba (41), usadas en la construcción naval, el carenado, el calafateado y las reparaciones de baluartes, puertos y presidios (42) por sus propiedades físico-mecánicas y su buen secado. Con la teca se construían cubiertas, armaduras y entarimados; con *cedar* de Birmania, los mástiles y la arboladura, y con *tembusu*, las quillas y proas. No obstante, algunos gobernadores generales

(35) AGNM, sec. Reales Cédulas Originales, Orden de ayudar a las Filipinas en la construcción de bajeles, vol. 5, exp. 19, foja 2. México, 1654,

(36) AGNM, sec. Reales Cédulas Originales, Enviar a Filipinas a los maestros constructores de barcos, vol. 15, exp. 146, foja 1. México, 1677.

(37) AGNM, sec. Reales Cédulas Originales, Que se manden maestros y todo lo concerniente para fabricar navíos en Filipinas, vol. 15, exp. 157, foja 1. México, 1677.

(38) AGNM, sec. Reales Cédulas Originales, Que se mande a las islas Filipinas a constructores de navíos, pilotos, artilleros y marineros, vol. 17, exp. 21, foja 2. México, 1679.

(39) Los *navíos al través* eran aquellos que por su mal estado o antigüedad solo podían realizar la ida de la travesía entre España a América. Incapaces de regresar a puerto español, a su llegada a las Indias eran desguazados o vendidos a los armadores locales. Su uso fue frecuente durante el siglo XVI.

(40) Antes de la llegada de los españoles eran empleadas por los indígenas en la construcción de sus casas y palizadas de madera. Como era de esperar la presencia hispana se valió una vez más de los recursos naturales *in situ*.

(41) Con esta se fabricaban robustos clavos de madera para unir la tablazón que cubría el casco del galeón.

(42) SHM, secc. Asuntos Generales, Escrito sobre las islas Filipinas con un plano de Cavite, 1608-1854, caja 2.3.4.2, núm. 6726, pp. 4a, 4r y 5a. Cavite, 1854; SHM, secc. Luzón, Relación de las obras provisionales que se necesitan ejecutar en la plaza de Cavite para ponerla en regular estado de defensa, caja 5-5-3-3, núm. 6750, pp. 1a y 1r. Cavite, 1660.

de Filipinas se inclinaron por la construcción naval fuera de las islas, cuestionando la reciedumbre y flexibilidad de las maderas insulares, vistas como de mala calidad y causantes de la pésima traza de los bajeles, los cuales, en cuanto eran botados, se trozaban y zozobraban antes de haber puesto siquiera rumbo a Nueva España. Por tanto, las razones para que los galeones se construyeran fuera de la provincia asiática no se restringían a los malos tratos infligidos a los *polistas* empleados como arrastradores de madera o a su desconocimiento de las artes de la arquitectura naval europea.

Hacia el 8 de julio de 1632, Juan Niño de Tavora esperaba un bajel cuya fábrica se había ordenado efectuar en Camboya pero que, debido a los fuertes baguios de la temporada del monzón, aún no había llegado a las islas (43). En carta a Su Majestad detalló superlativamente la situación al insistir que libraba fácilmente los escollos del archipiélago, pues tenía maderamen aún más duradero con respecto al filipino «y como se ha fabricado éste [bajel] se pueden hacer otros nuevos y aliviar a estas provincias de la gran carga que tienen los astilleros» (44). El debate sobre la construcción de barcos en Camboya y Cochinchina fue recurrente durante su gobierno. Denostaba el astillero de Cavite porque en la construcción del barco *Santa María Magdalena*, fabricado en 1631, se había gastado la onerosa suma de 98.265 pesos de a ocho, prácticamente la mitad del situado enviado desde México. Todo ello se desprendía de la cédula de Aranjuez, fechada el 25 de mayo de 1607, donde el rey exigía al gobernador y a la Audiencia de Filipinas justificar el gasto de 152.792 pesos, distribuidos en construcción naval y abono de salarios de polistas. Un año después, Rodrigo de Vivero exponía que había recibido de Nueva España tan solo 140.000 pesos, insuficientes para la arquitectura y construcción naval, quedando «a deber el trabajo de los polistas por la precariedad de la real hacienda filipina» (45), a tenor de lo cual solicitaba que se le remitieran otros 200.000 pesos. Para esas fechas, los ingresos insulares eran de 120.561 pesos y 2 tomines, mientras que los egresos ascendían a 255.578 pesos, 1 tomín y 8 granos. A fin de evitar gastos gravosos en la construcción naval, Juan Niño de Tavora insistió en la necesidad de llevar el astillero de Cavite fuera de las Filipinas. Había razones de sobra. A su juicio, las maderas empleadas en la construcción naval eran excesivamente pesadas; sin embargo, frailes y vecinos manileños se mostraban reacios a apoyarlo. Después, el 8 de julio de 1633 comunicó al rey: «... a Cochin envié las medidas de un galeón del porte que aquí hemos menester y confío se hará algún asiento que esté muy bien a estas islas» (46). La Real Hacienda filipina se ahorraría una gene-

(43) RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la provincia agustiniana de Nuestro Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*. XIX. Estudio Agustiniiano, Valladolid, 1988, p. 167, n. 1571.

(44) AGI, Filipinas 8. Carta a su majestad del gobernador general de Filipinas Juan Niño de Tavora. Manila, 8 de julio de 1632

(45) AGI, Audiencia de Filipinas 228. Carta de la Audiencia de Manila a su majestad, t. I, f. 48v. Manila, 8 de julio de 1608.

(46) AGI, Filipinas 8, Carta de Juan Niño de Tavora sobre la cortedad del socorro de México, Manila, 8 de julio de 1632.

rosa cantidad del socorro (47) enviado desde Nueva España. Una de las razones que privaban bajo la retórica de Niño de Tavora se centraba en el fraude cometido en el comercio transpacífico. Era acusado de participar en tal práctica desde 1628 al enviar galeones a Nueva España con mercaderías fuera de registro. Con todo, menoscababa las maderas *in situ* en beneficio de las camboyanas, las cochinchinas y las de Cochin. Así las cosas, el interés en fabricar por encargo los galeones de la carrera de Nueva España en Cochinchina se apoyaba, en su opinión, en librar al archipiélago de una carga harto gravosa en recursos humanos, materiales y monetarios. Pero ¿qué razones ocultas alimentaban la insistencia de Juan Niño de Tavora? Una de ellas se concentró en el comercio del clavo de Ternate hacia la India (48) y Cochinchina con sendos bajeles menos costosos y más fuertes que los fabricados en los astilleros filipinos. En ese sentido, desde 1630 explicaba que los conciertos navales establecidos con los reinos de Camboya y Cochinchina ayudarían en dos sentidos: primero, a importar pertrechos y municiones con objeto de hacer frente a los enemigos flamencos y malayo-musulmanes —Tavora y sus coetáneos siempre se quejaron de las mínimas cantidades enviadas de Nueva España—; y segundo, al mismo tiempo se concretaría la fábrica de galeones «para alivio de estas islas [Filipinas] que están muy trabajado por los astilleros» (49). Hacia 1631 aconteció un suceso que avalaba su recomendación. La nao *Santa María Magdalena*, al botarse y enfilarse rumbo a América, zozobró cerca del puerto de Cavite. El percance se consideró uno de los más perniciosos para la empresa española en Asia. De acuerdo con los peritos, la embarcación adolecía de mala traza, fallas en la proporción entre la proa y la popa, falta de

(47) La palabra *socorro* refiere la ayuda virreinal que todos los años era enviada desde el puerto de Acapulco a la capitanía general de Filipinas. Desde 1565 hasta el siglo XVIII, en términos tributarios de los folios de las cajas de Manila, señalan a los caudales novohispanos constituidos por una *cantidad de plata en reales de a ocho*, en pasta y labrada; un grupo de *efectos y víveres* demandados por la gobernación insular que subvenía a la población española intramuros de Manila; y una remesa de *gente de mar y guerra* que en circunstancias normales llegaba a cuentagotas para los *reales campos de Manila, presidios* y las *entradas* contra los *enemigos* de la Corona. La *plata y caudales* así como los *efectos y víveres* se subdividían en otras partidas tales como *pábulos, obviaciones y estipendios* destinados a la administración civil, culto religioso y actividades castrenses. SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «La escasez de soldados en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVII», en GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio, y LAVIANA, M.^ª Luisa (dirs.): *Estudios sobre América, siglos XVI-XX*. Asociación Española de Americanistas-Universidad de Sevilla, Sevilla, 2005, pp. 775-794.

(48) AGI, sec. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Carta de Niño de Tavora sobre materias de hacienda, Filipinas 8, Ramo 1, Núm. 7, p.11. Cavite, 1 de agosto de 1629. SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «La batalla de las especias moluqueñas: pimienta, clavo y nuez moscada. Un fenómeno de dos intensidades (1606-1662)». María Cristina Barrón Soto (coord.): *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. Universidad Iberoamericana, Departamento de Estudios Internacionales, México, 2012, pp. 158-168.

(49) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores Generales de Filipinas, Carta de Juan Niño de Tavora sobre comercio con Asia, Filipinas 8, ramo 1, núm.10, p. 5, Manila, 4 de agosto de 1630.

lastre y exceso de carga. Para Niño de Tavora, la deficiente traza del barco, la pésima calidad de la madera filipina y la excesiva carga de los bajeles, que debían soportar grandes cantidades de mercancías, evidenciaban la conveniencia de construirlos en Cochin, Camboya o Cochinchina. En 1632 los dos galeones provenientes de Acapulco fueron carenados y calafateados en Cavite para que «duren otros cuatro [años] que es lo sumo, según la mala calidad de las maderas [filipinas]» (50). Juan Niño de Tavora desdeñaba al reino de Siam como lugar donde fabricar los galeones de la carrera transpacífica. Afirmaba que los productos importados de aquel reino llegaban a Filipinas desde Japón, pues «del reino de Siam hay poco que esperar porque es gente muy traidora aquella y (...) [está] muy unida contra los holandeses» (51). Hablaba desde la óptica de sus propios intereses. Existían causas para incomodar a las autoridades siamesas, descontentas con el gobernador y los oficiales reales de Manila debido a que los españoles habían capturado un junco propiedad del rey de Siam. El 2 de junio de 1628, el general Juan de Alcarazo, cabo superior de los galeones *San Idelfonso* y *Nuestra Señora de la Peña de Francia*, envió de Macao a Siam al capitán Diego López Lobo. Asaltó el junco enviado al emperador de China como embajada a fin de entablar un comercio más activo; no obstante, en el paraje de Pulosise, cerca de Cochinchina, interceptó la embarcación y la obligó a dirigirse a Manila. Tavora ordenó a los oficiales de la Real Hacienda filipina inventariar los bienes secuestrados que, vendidos, ascendieron a 20.338 pesos, 5 tomines y 6 granos. Tal iniciativa era la represalia contra el expolio siamés del navío español *San Jacinto* (52). Provisionalmente se explicaría la renuencia hacia el reino de Siam. Aunque Florentino Rodao afirma la práctica de fructíferas relaciones comerciales siamesas-filipinas durante las tres primeras décadas del siglo XVII. Entonces, dicho enfrentamiento puede tratarse de un conflicto meramente coyuntural, salpicada por «las dificultades políticas que influían sólo de una manera leve en los contactos mercantiles» (53).

Sebastián Hurtado de Corcuera también refería las deficiencias de los árboles de la tierra filipina, cuya madera se pudría rápidamente, hasta el punto de que los barcos solo duraban cuatro años, ocasionando así desmesurados gastos a la Real Hacienda insular (54). Al aderezar los galeones originarios de Acapulco, «se hacen como nuevos» (55). Pero, independientemente de la

(50) AGI, Filipinas 8, Carta de Juan Niño de Tavora sobre la cortedad del socorro de México. Manila, 8 de julio de 1632.

(51) *Ibidem*.

(52) *Ibidem*.

(53) RODAO, Florentino: *Españoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1997, p. 63.

(54) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores Generales de Filipinas, Carta de Sebastián Hurtado de Corcuera sobre el reparto de carga de las naos de la carrera de Nueva España, Filipinas 8, ramo 3, núm. 63, p. 1. Manila, 30 de julio de 1636.

(55) *Ibidem*, p.2

campana de descrédito contra las maderas filipinas y la estridente carga económica para la fabricación de galeones, el capitán Fernando López de Verona se responsabilizó de la hechura del galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, que viajó en 1634 a Nueva España. El capitán Antonio Palacios hizo lo propio con una galera y un galeón en el puerto de Albay durante 1635, mientras que el capitán Juan Bautista asumió la dirección de la fábrica de otro galeón en el reino de Camboya (56). Por ello, Diego Fajardo se mostró partidario de que en el puerto de Acapulco se tuvieran embarcaciones de mediano porte, originarias de Sonsonate, Realejo, Panamá y Guatemala (57). Así se lograría la consecución del contacto transpacífico debido a la inexistencia de los galeones de Filipinas con dirección a la Nueva España. Reiteraba corrientemente que si los bajeles filipinos no eran enviados al virreinato mejicano, los socorros novohispanos tampoco llegarían al archipiélago (58). En ese sentido, para 1650 las islas no contaban más que con tres embarcaciones: el galeón *San Diego*, enviado a Nueva España; la nao *Nuestra Señora del Rosario*, la cual, recién llegada a Cavite procedente de Ternate, presentaba serios daños, por no decir que se hallaba destrozada y desarbolada; y el último había sido fabricado en el astillero de Panamao. Diego Fajardo también resaltaba los impedimentos para la construcción de barcos: el endeble estado económico de las reales cajas de Manila, la disminución de indígenas polistas y la inexistencia de maderas cortadas y arrastradas hasta los astilleros filipinos. Asimismo se mostró partidario de trasladar la construcción y arquitectura naval a Camboya, Cochinchina y Cochin, «donde hay abundancia de maderas y fierro» (59), lo que revertiría en ahorro para las reales cajas de Manila, pues el costo en Filipinas era muy alto.

No obstante, desde el 18 de agosto de 1644 los astilleros de Cavite solo contaban con cinco galeones, un patache y tres galeras para defender el archipiélago (60). El año de 1645 marca el descenso de las fuerzas marítimas insulares a causa del interminable hostigamiento holandés, la insuficiencia en el

(56) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores Generales de Filipinas, Repartimiento de carga de las naos de 1635, Filipinas 8, ramo 3, núm. 105, pp. 2 y 3. Manila, 2 de julio de 1635.

(57) AGI, secc. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores Generales de Filipinas, Carta de Diego Fajardo sobre artillería, comercio y paces, Filipinas 9, ramo 1, núm. 1, p. 2. Manila, 24 de agosto de 1646.

(58) Esta ayuda fundamentalmente militar de la primera mitad del siglo XVII, de acuerdo con Luis Alonso Álvarez, obligó a los holandeses a llevar la consecución de una fuerte inversión militar en Asia, deteniendo sus agresiones a América. Al respecto, véase ALONSO ÁLVAREZ, Luis: *El coste del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. Instituto Mora-Universidad de la Coruña, México-La Coruña, 2009, pp. 23 y 33.

(59) AGI, sec. Gobierno, Cartas y Expedientes de Gobernadores Generales de Filipinas, Carta de Diego Fajardo sobre temas de gobierno, Filipinas 9, ramo 1, núm. 13, exp. 1, p. 6. Manila, 4 de agosto de 1650.

(60) AGI, secc. Gobierno, Registro de Oficio de la Audiencia de Filipinas, Petición de informe a Diego Fajardo y Chacón sobre navíos y guarniciones de Filipinas, Filipinas 330, libro 4, p. 225r. Madrid, 8 de enero de 1648.

socorro del Moluco y la escasez de naves. Tal descenso puede atribuirse a 1), la necesidad de descargar en Caragá, a fin de evitar la captura de los galeones originarios de Nueva España; 2), el terremoto sufrido en la capital el 30 de noviembre de 1645, seguido de una réplica el 5 de diciembre del mismo año; 3), la pérdida de dos galeones en su retorno de México a Filipinas, además de otras embarcaciones de porte menor, porque faltaron los situados (61) novohispanos durante los años seguidos de 1646 a 1648, toda vez que las embarcaciones fueron quemadas a fin de evitar expolios de los holandeses, y porque el galeón procedente de América llegaba a Cavite en condiciones tan pésimas que hasta pasado un año no podía volver a utilizarse, debido a la tardanza en el remozamiento (62). De acuerdo con Diego Fajardo, desde 1644 el comercio estaba debilitado, el número de unidades navales era reducido y escaseaba la gente de guerra y los socorros provenientes de Nueva España. Un año después, en agosto de 1645, refería las operaciones de calafateado y carenado de los galeones de la Carrera de Nueva España. Únicamente disponía de un galeón en Cavite, cuya construcción no finalizó debido a la falta de pertrechos tales como hierro, plomo en pan y plomo tirado, originario de Ixmiquilpan (63). Todo lo anterior se conjugó con la captura por los holandeses en 1646 de un champán enviado con el socorro a Ternate. Así pues, durante 1647, siete navíos holandeses se dirigieron al embocadero de San Bernardino para asaltar la nao de Acapulco (64). El mismo año, la pérdida de tres bajeles

(61) La palabra *situado*, desde un punto de vista de la contabilidad mantenida entre Nueva España con su entorno americano y asiático, era una *remisión* de dinero más que una «transferencia» desde las cajas mejicanas con un superávit a otra de déficit fiscal. En conjunto, se enviaban *situados* novohispanos, compuestos de plata americana, naturalmente, de origen novohispano y peruano, a Cuba, la capitanía general de Yucatán, el norte Chichimeca y la capitanía general de Filipinas. *Remisión* precisa la llegada de dinero que no se destinaba a la inversión para obtener una ganancia o *beneficio*, sino para gastarlo en las necesidades inmediatas consideradas acuciantes. De acuerdo con el vocabulario de la época estudiada, y para ser más exactos la «remisión» alude a diferentes partidas, tales como *situado*, *ayuda de Nueva España*, *gastos de factoría*, *guerra*, *misiones*, *sueldos* y *presidios*. En suma, es el costo de la «empresa filipina», mantenida desde el virreinato mejicano, pues era gastada en «bienes y servicios», «guerras y misiones». SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 26. Madrid, pp. 101-116; IDEM: *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. Plaza y Valdés, México, 2000, pp. 81-176.

(62) SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «Apuntes para el estudio de la presencia holandesa en Nueva España: una perspectiva mexicano-filipina, 1600-1655». Laura Pérez Rosales y Arjen van der Slius (coords.): *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, 2009, pp. 166 y 167.

(63) AGNM, Reales Cédulas Originales, Pérdida de Isla Hermosa es muy lamentable e importa mucho la conservación de aquellas islas Filipinas, vol. 1, exp. 3, fojas 23 y 24. Madrid, 18 de enero de 1648. SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «Las cargaciones del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII», en *Revista de Historia Económica XVIII-3*. Madrid, 2000, p. 638.

(64) DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: *op. cit.*, p. 144.

durante la batalla naval trabada en Cavite contra los españoles ocasionó que los flamencos (65) hostigaran la Pampanga, donde robaron y mataron a españoles e indígenas. Luego, durante 1648 los holandeses se apostaron en Mari-veles, 13 naves arremetieron contra Cavite debido a la penuria que habían sufrido el año anterior. Ocuparon la isla del Corregidor, apostándose en la boca de Manila, desde donde podía divisarse muy bien la estrategia de los españoles. El continuo acoso holandés tenía económicamente agotado al «Fin del Mundo» (66). Con todo, los ataques lograron repelerse, aunque Felipe IV expresaba su preocupación por el empeño de la Real Caja filipina debido a los excesivos empréstitos solicitados a los vecinos de Manila. De resultas de todo ello, a fin de paliar el maltrecho estado de la construcción naval en Filipinas, los oficiales reales de Acapulco deberían viajar a Guatemala, Sonsonate y Realejo a comprar o embargar bajeles, para evitar la interrupción de las comunicaciones navales Acapulco-Manila. Algunos fueron de los llamados criollos fabricados en La Habana, Santo Domingo, Veracruz y Campeche; además, los decretos de 1622 y 1623 protegían la construcción naval en el Caribe, y en la primera mitad del siglo XVII los navíos criollos representaron la tercera parte de los galeones de la Carrera de Indias, en contra de las propias órdenes reales por desalentar la arquitectura naval en Indias (67).

Visión de conjunto

El prestigio de las maderas filipinas empleadas para la construcción naval era cuestionado por Juan Niño de Tavora, Sebastián Hurtado de Corcuera y Diego Fajardo y Chacón, cuyas objeciones se tornaron en una escandalosa polémica *in situ* contra los recursos naturales. Por añadidura, los polos, al menos para esta época, también fueron un foco adicional de intranquilidad en una provincia ya de por sí agitada. El trabajo y la habilidad filipina no respondían a las necesidades de la arquitectura naval europea destinada a la construcción de los barcos de la carrera Manila-Acapulco porque desconocían la técnica de armado de estas embarcaciones, presumiblemente las mayores de la época. Lo cierto es que la comunicación entre una y otra costa del Mar del Sur, en un momento del ascenso y punto máximo del comercio transpacífico imbricado con la interminable guerra hispano-holandesa, comenzó a tornarse

(65) SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald, 2009, *op. cit.* p. 168. De este mismo autor se recomienda ver lo relacionado con el vocabulario de la época en virtud de que los holandeses también eran llamados indistintamente flamencos incluso cuando muchos de ellos no eran originarios de Flandes, p. 152-154, y 173, notas 69 y 70, y p. 174 notas 72-75. En el mundo ibérico, flamenco refería a toda persona que habitaba en los Países Bajos, es decir los súbditos de los reyes españoles en sus *pays de pardeçà*.

(66) Durante la primera mitad del siglo XVII los gobernadores generales de Filipinas refieren peyorativamente al archipiélago como «Fin del Mundo» y «Último Mundo» en razón de su lejanía con respecto a la metrópoli y a Nueva España.

(67) LANG, Merving Francis: *op. cit.*, p. 81.

Barcos construidos en astilleros filipinos

Año	Nombre	Tipo	Tns.	Astillero
1608	<i>Santiago</i>	Galeón	500	Marinduque
1608	<i>Nuestra Señora de la O</i>	Galeón	60	—
1609	<i>San Francisco</i>	Galeón	2.000	—
1611	<i>San Juan Bautista</i>	Galera	1.000	—
1616	—	Galeón	—	Pantao
1617	<i>San Marcos</i>	Galeón	1.600	Marinduque
1617	<i>Ángel de la Guardia</i>	Galeón	—	Pangasinán
1621	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Galeón	—	—
1621	<i>San Jacinto</i>	Patache	100	—
1631	<i>Santa María Magdalena</i>	Galeón	—	Cavite
1634	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	Galeón	—	—
1635	—	Galeón	—	Albay
1635	—	Galeón	—	Albay
1645	—	Galeón	—	Cavite
1650	—	Galeón	—	Panamao

Fuente: Rodríguez, vol. XVII, p. 133; Rodríguez, vol. XVII, p. 125; Rodríguez, vol. XVII, p. 433; Rodríguez, vol. XVII, p. 208; Rodríguez, vol. XVIII, p. 207, AGI/GA, Filipinas 7, Ramo 4, Núm. 49, p. 10; Rodríguez, vol. XVIII, p. 205; AGI/GA, Filipinas 8, Ramo 3, Núm. 105, p. 2 y 3; AGI/GA, Filipinas 9, Ramo 1, Núm. 13, exp. 1, p. 6; AGN/RCO, vol. 1, exp. 3, Fs. 23 y 24.

en una necesidad vital debido a las remesas de soldados que llegaban a cuentagotas desde Nueva España, así como los efectos y víveres enviados de gobierno a gobierno. Hubo una conciencia debido a los inconvenientes que presentaba un barco construido en los astilleros filipinos por la mala organización en el proceso de hechura y compostura en función del continuo acoso hacia «Poniente». Ello imposibilitaba que los barcos estuvieran bien fabricados. Entonces, las reiteradas peticiones a favor de trasladar la fábrica de barcos a Cochin, Camboya y Cochinchina estaba fundamentado en la rapidez y el éxito con que las embarcaciones eran levantadas y botadas al mar para emplearse de inmediato en las tareas de defensa, pacificación y avanzada hacia Moluco, Matheo y Formosa. Con las sublevaciones que he podido registrar en Panay, Cebú, Ilocos, Pangasinán y Pampanga, los rebeldes pretendían librarse del odioso yugo de los repartimientos establecidos por los agustinos calzados. No hay una rebeldía manifiesta contra la dominación española ni en detrimento de la mano de obra destinada a la arquitectura naval, sino contra las vejaciones y excesiva violencia que los naturales sufrían por las terribles exacciones de que eran objeto por los prelados, que llegaban hasta el extremo de quedarse con la cosecha íntegra del arroz. El trabajo obligatorio no parece ser el motivo de reclamaciones, levantamientos o movimientos de protesta. Ese «prodigio anual de la navegación» no estuvo en sintonía con el trabajo y la habilidad filipina en las artes de la navegación. Tan cuestionadas por los propios gobernadores. Se asiste al menoscabo de la explotación de las rique-

zas naturales y empleo de mano de obra nativa insulares fundamentado en la mala traza de los bajeles, que zozobraban o se iban a pique apenas soltaban amarras. El galeón representó el nexo de todo tipo de comunicaciones entre Europa-América-Asia, y con él la consecución de la presencia hispana en las islas. Debía construirse ciñéndose al prototipo naval español con recursos técnicos y humanos de aquel origen generándose una polémica contra lo que podría aportar el archipiélago filipino.

Abreviaturas empleadas

AGI: Archivo General de Indias, Sevilla
AGNM: Archivo General de la Nación, México
AGS: Archivo General de Simancas, Valladolid
SHM: Servicio Histórico Militar, Madrid

Bibliografía

- ALONSO ÁLVAREZ, Luis: *El coste del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. Instituto Mora-Universidade da Coruña, México-La Coruña, 2009.
- CASTRILLO, Francisco: *El soldado de la conquista*. MAPFRE, Madrid, 1992.
- CHAUNU, Pierre: *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII*. Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1974.
- DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: «Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso», en *Historia General de España y América*. IX-2. Rialp, Madrid, 1984, pp. 129-152
- GARCÍA, María: «Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales», *Signos*, II, México, 1992, pp. 47-69.
- LANG, Mervyn Francis: *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla, Muñoz Moya Editor, 1998.
- LEGARDA, Benito: *After the galleons. Foreign trade, economic change and entrepreneurship in the nineteenth-century Philippines*. Manila, Wisconsin-Madison, University of Wisconsin-Madison/Center for Southeast Asian Studies/Ateneo de Manila University Press, 1999.
- ODRIAZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La construcción naval en Gipuzkoa. S. XVI». *Ciclo de charlas 2007-2008. Andrés de Urdaneta*. Ordizia, Urdaneta 500, 2008, pp.1-21.
- PÉREZ MALLAINA, Pablo Emilio: *La colonización. La huella de España en América*. México, Red Editorial Iberoamericana. 1990.
- RODAO, Florentino: *Espanoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997.
- RODRÍGUEZ, Isacio: *Historia de la provincia agustiniana de Nuestro Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*. XIX. Valladolid, Ediciones Estudio Agustiniano, 1988.
- SALES-COLÍN KORTAJARENA, Ostwald: «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)», *Revista Complutense de Historia de América*, 26, Madrid, 1996, pp. 97-119.
- *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México, Plaza y Valdés, 2000.
- «Las cargazonas del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII», *Revista de Historia Económica*, XVIII-3, Madrid, 2000, pp. 629-669.
- «La escasez de soldados en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVII». Antonio Gutiérrez Escudero y María Luisa Laviana (eds.): *Estudios sobre América, siglos XVI-XX*. Sevilla, Asociación Española de Americanistas-Universidad de Sevilla, 2005, pp.775-794.
- «Apuntes para el estudio de la presencia holandesa en Nueva España: una perspectiva mexicano-filipina, 1600-1655». Laura Pérez Rosales y Arjen van der Slius (coors.): *Memorias*

compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos. México, Departamento de Historia de la Universidad Iberoamericana. Embajada de los Países Bajos, 2009, pp. 149-176.

- «La batalla de las especias moluqueñas: pimienta, clavo y nuez moscada. Un fenómeno de dos intensidades (1606-1662)». María Cristina Barrón Soto (coord.): *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. México, Universidad Iberoamericana-Departamento de Estudios Internacionales, 2012, pp. 145-175.

SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la carrera de Indias. 1650-1700*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.