

EL HUÉRFANO DE LA RUTA DE LA SEDA Y LA FUENTE DE LA FLOTA DEL TESORO: FILIPINAS Y LA HISTORIA ECONÓMICA

Francisco Badua
Lamar University

Resumen

Estudio de las rutas comerciales transcontinentales desde la Antigüedad a la Historia Moderna, y el papel jugado por el archipiélago filipino en el desarrollo de la historia económica. Se realiza una aproximación a las consecuencias de la globalización mercantil a través de su posible impacto en la construcción cultural, y se debate en torno al protagonismo del archipiélago, ya como Filipinas, en un mundo globalizado sobre modelos civilizacionales hispánicos.

Palabras clave: Rutas comerciales, globalización, historia económica, Filipinas, Galeones, identidad cultural.

I. LAS RUTAS COMERCIALES DE LA ANTIGÜEDAD

A pesar de su localización geográfica y la biogenética de su población, la verdadera identidad de Filipinas y del pueblo filipino es difícil de determinar. Si la materia física de Filipinas y los filipinos indica una identidad asiática, su cultura, idioma e historia, hasta el presente, sugieren una esencia hispánica demasiado profunda como para ser obviada. En este trabajo discutimos claves del papel de Filipinas en la historia del comercio global. Señalamos que el archipiélago estaba prácticamente excluido en el antiguo tráfico oriental, tanto en la ruta terrestre de la Seda como en la marítima del océano Índico. El archipiélago deja de ser periferia del tráfico humano, comercial y cultural, para ser el verdadero centro de la globalidad transcontinental con los galeones de Manila.

En el año 3000 a. C. las comunidades de Mesopotamia comerciaban con las del valle del Indo¹. La distancia entre estas regiones es de aproximadamente de 3.000 millas, mayor que la que existe entre Los Ángeles y Nueva York, o entre Londres y Roma. Pero éste no es el único ejemplo temprano de comercio internacional. Redes de comercio internacional aún más largas, en términos de distancia y longevidad, corrieron de oriente a occidente. La ruta de la Seda alcanzó su máxima extensión y experimentó su mayor volumen de actividad después de que versiones más antiguas y preexistentes de la misma fueran consolidadas, administradas y vigiladas por los grandes imperios que unía. El predecesor de la ruta de la Seda fue el *Eurasia Steppe Trail*, o “Sendero de la Estepa”. Se extendió desde la parte oriental del río Danubio en Hungría hasta China y el extremo occidental de la península coreana². Los nómadas que vivían a lo largo del Sendero de la Estepa desarrollaron una cultura de viajes y comercio de larga distancia, ya que no podían depender de la tierra seca y dura para crecer todo lo que necesitaban para vivir. Entre estas tribus nómadas había un pueblo conocido como los escitas, cuyo territorio se extendía a lo largo del sendero de la estepa. Tal fue el alcance del comercio en el Sendero de la Estepa, incluso en sus primeros días, que se descubrió que la tumba de un príncipe

¹ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

² Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

escita que estaba enterrado cerca de Stuttgart, Alemania, en algún momento del siglo VI a. C., contenía bronce griego y seda China³.

La ruta de la Estepa comenzó a evolucionar hacia la ruta de la Seda, más comercial, más transitada y más activa, con la expansión del imperio griego de Alejandro Magno en Asia central, alrededor del 300 a. C. Y aunque esta red no se extendió exactamente hasta China, se acercó mucho. Una ciudad griega, Alexandria Última o Alexandria Eschate (Ἀλεξάνδρεια Ἐσχάτη), fue fundada en lo que hoy es Tayikistán, justo sobre el paso de montaña de la provincia china de Xinjiang⁴.

Los chinos cerraron la brecha y crearon una ruta de la Seda verdaderamente integrada que uniera el Mediterráneo con China y el Lejano Oriente. Alrededor del 130 a. C., el emperador chino Han Wu, cuyas conquistas llevaron las fronteras de China al máximo —por lo tanto es una contraparte asiática de Alejandro Magno—, envió un embajador llamado Zhang Qian a las fronteras occidentales del imperio. Zhang estableció contacto con los colonos griegos en Alexandria Eschate y envió un informe al emperador Wu sobre las ricas perspectivas de comercio con el oeste. En particular, observó los caballos altos y poderosos que se extendían en el Asia central griega, que eran de gran importancia para equipar a su caballería. Consecuentemente, la ruta de la Seda surgió en esencia desde el siglo I a. C., luego de los esfuerzos de China para enviar embajadas a los griegos, y también para someter a las tribus bárbaras en el extremo oriente de la ruta⁵.

En estas circunstancias, alrededor del año 100 d. C., un grupo itinerante liderado por el griego romanizado Maës Titianus, pudo ir desde Hierápolis, una ciudad en el Asia Menor romana (Turquía moderna) hasta Tashkurgan en la región china de Xinjiang, para medir la distancia (aproximadamente 3.000 millas), hacer un mapa y establecer relaciones comerciales más estrechas⁶. Después de esto, los ciudadanos adinerados del imperio romano disfrutaron de nuevos lujos, especialmente la seda china. A cambio, los chinos recibieron artículos de vidrio, fabricados principalmente en el Egipto romano, donde las materias primas para vidrio, como la sal de natrón, estaban más ampliamente disponibles, o en la Siria romana o el norte de Italia, donde la técnica de soplado de vidrio se originó y alcanzó su mayor refinamiento, respectivamente. Así, cristalería de estilo romano ha sido descubierta hasta en Gyeongju, capital del reino de Sila en Corea⁷.

Sin embargo, a partir del siglo III y continuando durante los siguientes 500 años, el comercio de la ruta de la Seda disminuyó constantemente debido a varios eventos. Estos incluyeron el debilitamiento del imperio romano, el descubrimiento en Occidente del secreto de la fabricación de la seda y las conquistas islámicas. La misma crisis militar y económica que comenzó en el siglo III, y de la cual el imperio romano nunca se recuperó completamente, interrumpió la actividad comercial de la ruta de la Seda por tierra. En el siglo siguiente, el imperio se dividiría en mitades occidental y oriental, con el primero sucumbiendo rápidamente a la invasión, y el segundo transformado en imperio bizantino durante once siglos más.

Fue desde el imperio bizantino que dos monjes cristianos nestorianos fueron enviados por el emperador Justiniano (gobierno de 527 a 565) a lo largo de la ruta de la Seda a China, para robar los secretos de la tecnología de fabricación de seda⁸. Volviendo con el conocimiento del proceso e incluso con los huevos de gusanos de seda, ésta fue la génesis de una industria occidental de fabricación de seda que disminuyó aún más el deseo de comercio a lo largo de la ruta terrestre.

³ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

⁴ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

⁵ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

⁶ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

⁷ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

⁸ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

II. VALOR FILIPINO DE LA RUTA DEL GALEÓN

En su mayor parte, la ruta de la Seda fue un fenómeno a través del relieve, sin extensión directa por mar hacia archipiélagos e islas. Insulindia y archipiélagos como el filipino no tenían un papel significativo en este comercio histórico. Solamente bajo la bandera de la monarquía hispánica, el archipiélago contribuyó de manera decisiva al escenario económico global, y su población pudo formar parte de redes transcontinentales de transmisión de bienes materiales y culturales. Y al hilo de todo lo cual, una identidad unitaria desde elementos provenientes de la civilización occidental.

En contraste con la ruta de la Seda, el comercio de galeones españoles se extendió desde Manila en Filipinas hasta Sevilla y Cádiz, en la costa occidente de España, pasando por Acapulco, México y Veracruz en Nueva España. Se extendió a lo largo de dos océanos (el Pacífico y el Atlántico) y cinco continentes (Asia, África, América del Norte, América del Sur, y Europa)⁹. El comercio del Galeón fue mas amplio que la ruta de la Seda, circunnavegando el globo entero y siendo red de alcance planetario.

Había dos flotas o grupos de barcos que atravesaban la ruta en dos secciones. El primero fue desde Manila. Los tres comunidades que componían la población de Filipinas participaron activamente en el comercio, construcción naval y gestión mercantil. Los criollos fueron capitanes y pilotos de los barcos, y por mayor parte los capitalistas que prestaron plata para el comercio. Los sangleyes chinos proveían los productos desde China, seda en particular, y también otros bienes manufacturados¹⁰. Y pampangos, bisayas, ilocanos, tagalos y bicolanos, entre otras comunidades, fueron los carpinteros, cargadores, y obradores de almacén, calafateros, y obreros de los astilleros navales de Cavite¹¹. El desarrollo y dispersión del criollo chabacano tiene sin duda precedente en todas esa interacciones¹².

La flota del Galeón de Manila comenzó sus viajes anuales o bianuales a Acapulco en 1565 después del descubrimiento de una ruta de ida y vuelta viable, o tornaviaje, entre las Filipinas y México. Los bienes comerciales que comprendían la carga provenían de todo el Lejano Oriente asiático, pero principalmente de Filipinas y China. Los comerciantes de los puertos de la provincia china de Fujian (principalmente Quanzhou y Xiamen) viajaron a Manila para venderle a los españoles telas de seda procesada, y también especias, porcelana, marfil, artículos de laca, alfombras persas e indias y otros artículos valiosos, y se pagaron en plata extraída de México y Potosí, en Bolivia¹³.

Esta flota cruzaba el océano Pacífico para desembarcar en Acapulco, en la costa oriental de México. Desde Acapulco los productos eran llevados a través de Nueva España en convoyes hasta Veracruz, donde eran cargados nuevamente en barcos con destino a La Habana, en el Caribe. Allí, estos barcos se unían a otros barcos que habían estado viajando a varios puertos en América del Sur, recolectando mercancías de esos lugares, y juntos, esta segunda flota llevaba mercancías de ambas Indias, orientales y occidentales, a Sevilla y Cádiz. La culminación de este viaje, con los productos acumulados de Asia y América, puede llamarse “la Flota del Tesoro” de España¹⁴.

III. MERCANTILISMO Y CONSTRUCCIÓN CULTURAL

El gobierno real de España gravó a los mercaderes de la flota una cantidad igual a una quinta parte del valor de las mercancías y metales preciosos (quinto impuesto real). El comercio hizo ricos a muchos

⁹ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹⁰ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹¹ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹² Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹³ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹⁴ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

comerciantes, tanto en España como en el extranjero. De hecho, los bienes y metales preciosos estaban más dispersos en Europa que en España. La carga y los metales preciosos que llegaron a España se distribuyeron a Francia, Italia, los Países Bajos y el imperio otomano, que se extendía a lo largo de la frontera de Europa oriental y el borde de Asia occidental, cerrando el circuito que corría por todo el mundo¹⁵.

En última instancia, sin embargo, el fin del comercio de galeones se produjo en el siglo XIX. Así como la disolución del imperio romano causó el declive del comercio a lo largo de la ruta de la Seda y la ruta de las Especias, el colapso del imperio español en las Américas y Oceanía y el debilitamiento de la monarquía española en España durante las primeras décadas del siglo XIX condujo a la disolución del comercio del Galeón. Sin embargo, al siglo de la desaparición del comercio del Galeón, se abrirían dos nuevas rutas marítimas, que ocuparían su lugar y superarían el volumen de transporte y comercio que se había logrado hasta ahora.

En todo de esto negocio, los que componían la población de Filipinas, criollos, chinos, e indígenas, contribuyen sus esfuerzos específicos para realizar y mantener el comercio. Y también, sus actos y transacciones al perseguir este tráfico, gestionarlo y hacerlo centro del mundo global, los convirtió, a todos ellos, por encima de las diferencias, en filipinos. Edificaron una identidad, cultura, costumbres y lenguaje desde un mundo filipino convertido en motor económico del planeta¹⁶.

¿Qué repercusión cultural se puede extraer del capitalismo económico a través de su desarrollo histórico, y qué lección para la historia de Filipinas? Tal vez, podemos responder esta pregunta siguiendo lo que dice el filósofo griego Aristóteles: “οικοδομοῦντες οἰκοδόμο, καθαρίζοντες καθαρισταί, σώφρονα σώφρονες, ἀνδρεία ἀνδρεῖοι”. Es decir: “*los carpinteros hacen muebles, los músicos tocan la cítara, los justos persiguen la justicia, y los valiosos viven con valor*”; en otras palabras, “el verdadera carácter de un hombre, y de un pueblo, se determinado por sus acciones”.

A pesar de la ubicación oriental de Filipinas y el fenotipo asiático de los filipinos, el papel histórico del país en el comercio mundial, sus actos, comportamientos y actitudes revelan una profunda culminación (asiática) de la civilización hispánica, como motor económico que fue del planeta, pero también cultural.

¹⁵ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.

¹⁶ Cf. Teresa Canepa, *Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the New World, 1500–1644*, Londres, Paul Holberton, 2016.