

# PORTUGUESES Y CASTELLANOS EN ASIA ORIENTAL

MANEL OLLÉ  
Universitat Pompeu Fabra – CSIC

## RESUMO

El análisis de la relaciones luso-castellanas en el área de Asia Oriental durante el periodo de unión dinástica exige un relato complejo, acorde a la confluencia de variables históricas que inciden en este proceso. Contemplado desde una perspectiva exclusivamente bilateral, el relato pierde capacidad explicativa al desgajarse de las dinámicas regionales asiáticas y del proceso de globalización incipiente; tanto a nivel geopolítico, con la asianización de los enfrentamientos de Flandes, como a nivel comercial, con la conexión del mundo Atlántico y Pacífico a través del Galeón de Manila. Los ámbitos coloniales ibéricos de Asia oriental presentan un carácter fronterizo entre los imperios de Portugal y Castilla que presenta aspectos de colaboración pero asimismo conflictos de intereses recurrentes. Durante los primeros años de la monarquía dualista que se abre con el acceso del rey Felipe II de España a la corona portuguesa en abril de 1581 estos conflictos encontraron en las islas Molucas y el imperio Chino los principales escenarios de disputa y rivalidad.

## Tensiones y conflictos bilaterales luso-castellanos en Asia Oriental

La unión dinástica generó en Asia Oriental dinámicas contradictorias que en buena medida son fruto de la peculiar situación institucional en la que se encontraron los extremos asiáticos de los sistemas imperiales ibéricos. Tanto el sector asiático-oriental del *Estado da Índia Portuguesa* como los enclaves castellanos en el archipiélago de Filipinas adolecían de una similar dependencia del comercio marítimo, de una similar precariedad en recursos humanos y materiales, y de un similar estatuto de periferia de la periferia, en un caso dependiente de Goa y en el otro de Nueva España. Después de una previa experiencia de largas décadas de rivalidad en Asia Oriental, estos dos

subsistemas imperiales ibéricos debían convivir en el marco de la monarquía dualista: formalmente incomunicados pero pragmáticamente interdependientes y enlazados, compartiendo precariedades y enemigos comunes pero enfrentando divergentes estrategias, obligados a la conllevancia y a visibles episodios de cooperación. Esto explica que la documentación nos muestre cómo al mismo tiempo o de forma sucesiva a lo largo de las seis décadas de monarquía dualista se produzcan a diferentes niveles y protagonismos tantas sinergias como tensiones.

En las relaciones entre los portugueses y castellanos de Asia Oriental durante la unión dinástica predomina en las décadas iniciales el recelo y el cálculo estratégico para sacar el máximo partido de la nueva coyuntura importada desde la metrópolis ibérica. Surgieron en Manila iniciativas de liderazgo unilateral de la empresa asiática de la corona, en paralelo entre los portugueses de Asia se abrieron nuevas perspectivas de negocio a través de América. Se puede documentar al mismo tiempo una feroz rivalidad por monopolizar rutas comerciales y mercados espirituales paralela a una rentable, intensa y creciente interacción comercial directa e indirecta, más o menos discreta y al margen de la ley: todo ello en dosis cambiantes y variadas<sup>1</sup>.

Se precisaban apenas entre quince y veinte días de navegación para pasar de Macao a Manila y cruzar así la frontera intangible que delimitaba las respectivas áreas de influencia imperial, a las antípodas de la metrópolis ibérica. La navegación entre Manila y Macao se sujetaba al ritmo de los monzones. Se embarcaba en Macao alrededor de la luna nueva de Marzo y se debía estar ya de regreso a finales de mayo o de junio, antes de que arreciasen los tifones que asolan la zona.

La partición del mundo pactada en Tordesillas se mostró operativa apenas durante veinticinco años: hasta que se planteó el reverso asiático del contrameridiano, con la expedición de Fernão de Magalhães<sup>2</sup>. Ésta significó el inicio de una rivalidad que se dirimió tanto en el terreno militar como diplomático. Después de diferentes enfrentamientos armados e intentos fallidos de acuerdo, se llegó el año 1529 a la firma del tratado de Zaragoza por el cual los castellanos renunciaban expresamente a la especiería. Se fijaba también una nueva línea de demarcación que, de haberse observado con rigor, habría vetado para siempre la presencia castellana en Asia Oriental. Los conflictos luso-castellanos en Asia se reprodujeron al poco de la conquista española de Filipinas. En 1568 el gobernador general de las islas Molucas, Gonçalo Pereira asedió con una escuadra naval durante varias semanas a los castellanos de Cebú, conminándoles a abandonar el archipié-

---

<sup>1</sup> Charles Ralph BOXER, "A Note on the Triangular Trade between Macao, Manila, and Nagasaki, 1580-1640", *Terrae Incognitae. The Journal for the History of Discoveries*, 17 (1985), pp. 51-59.

<sup>2</sup> Carlos PRIETO, *El oceano pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1972, p. 26.

lago. Miguel López de Legazpi cedió en parte a las exigencias de Gonçalo Pereira con la decisión de dirigirse hacia la isla de Luzón<sup>3</sup>. Se trataba de una decisión en parte motivada por la presión portuguesa y en parte causada por la dificultad de sacar provecho mercantil y fiscal de la zona de las islas Visayas y por el conocimiento de las posibilidades de comercio con China que se abrían en Luzón. A pesar de la proyección hacia la zona norte de Filipinas, hubo posteriores intentos de reactivar el ámbito meridional filipino de las Visayas como centro de redistribución de especias. Menos conocido, que el Galeón de Manila, no debemos olvidar que entre 1566 y 1606 circuló intermitentemente por el Pacífico el Galeón de Cebú, que tenía prohibido cargar seda o cualquier otro producto llegado de China. Este galeón concedió un efímero protagonismo a los productos locales y en especial a la canela de la zona de Taguima y Cavite, en la isla de Mindanao. La baja calidad de la canela de esta zona, junto a la intervención disruptiva de la pirata de la zona del mar de Joló (Sulú) y de Mindano, dieron al traste con este efímero Galeón de Cebú.

Cuando en las cortes de Tomar de abril de 1581 se promulgó la separación de los dos sistemas imperiales ibéricos se trataba inicialmente de preservar la integridad e independencia del sistema colonial portugués al margen de cualquier tentación de absorción castellana. En el caso específico de Asia Oriental, la posterior resistencia metropolitana a flexibilizar esta prohibición de comercio y circulación entre el sistema imperial portugués y castellano, trataba de evitar que las interacciones comerciales entre Macao y Manila aumentasen el flujo incontrolado hacia Asia de plata americana y propiciasen igualmente la entrada de Perú en las redes comerciales de la zona. La posibilidad de que la plata peruana circulase hacia Nueva España y desde allí hacia los mercados asiáticos ponía en peligro los intereses de las casas financieras europeas y de los círculos oficiales castellanos, así como los intereses de los comerciantes sevillanos y novohispanos, ya que todos ellos dependían fuertemente de la plata americana. Por el lado portugués, el tráfico privado ilegal entre Macao y Manila perjudicaba los ingresos fiscales que Lisboa, Goa y Malaca obtenían con la *Carreira da India* que cruzaba el Cabo de Buena Esperanza<sup>4</sup>. En este aspecto los intereses de los ibéricos de Asia Oriental colisionaba con las directrices peninsulares, que fueron sistemáticamente ignoradas de forma franca o encubierta en la región.

Manila vio en la unión dinástica la ocasión de liderar la culminación de la *Monarquía Universal*: se multiplicaron las acciones encaminadas a tomar el control de la Especiería y se reactivó el interés por la penetración en China. En los informes que el rey Felipe II de España recibió en 1581 cuando

---

<sup>3</sup> Patricio HIDALGO, *Los Primeros de Filipinas: crónicas de la conquista del Archipiélago de San Lázaro*, Madrid, Miraguano, 1995, p. 38.

<sup>4</sup> João Paulo OLIVEIRA y Víctor-Luís GASPAS, *Portugal y Oriente: El proyecto indiano del Rey Juan*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pp. 318-319.

fue proclamado Rey de Portugal se afirmaba que la ruta de la *Nao da Prata*, que unía Macao y Nagasaki era la más rentable de las que hasta aquel entonces habían desplegado los portugueses por los mares asiáticos<sup>5</sup>. Las iniciativas expansivas castellanas hacia áreas anteriormente vinculadas al sistema asiático portugués son especialmente activas en las primeras décadas de la monarquía dualista, pero se prolongan a lo largo de todo el periodo. Así vemos como en su penúltima década, entre 1625 y 1629 se establecieron relaciones diplomáticas con Siam, poniendo en jaque a los intereses comerciales macaenses en la zona<sup>6</sup>.

Incluso desde la metrópolis imperial castellana se pusieron inicialmente en marcha iniciativas contradictorias con el espíritu de preservación de los respectivos espacios imperiales. El decreto que establecía la Audiencia de Manila el año 1583 planteaba un ámbito jurisdiccional que se extendía más allá del archipiélago filipino, incluía el continente chino y el conjunto de la Asia Oriental portuguesa<sup>7</sup>. La amenaza que percibía Macao en la unión dinástica aceleró su institucionalización, con la creación del Senado o la obtención del rango de ciudad<sup>8</sup>. Ya previamente la competencia por ejercer autoridad eclesiástica como vía de legitimación conllevó la creación especular de los obispados de Macao y de Manila. El año 1576 el Papa Gregorio XIII erigía la diócesis de Macao por la bula *Super Specula militantis Ecclesiae* y apenas tres años más tarde, la presión castellana conseguía la erección de la diócesis de Manila, formulada el año 1579 en la bula *Illius fulti praesidio*.

Durante la primera mitad del siglo XVI los españoles habían navegado hacia Asia Oriental con el ánimo expreso de desplazar a los portugueses en el control de las especias, pero tras la conquista de Manila en 1571 el interés de los españoles se decantó hacia China, rivalizando en ello con Macao. Con la unión dinástica, la colonia filipina sucumbió ante el espejismo de la conquista de China y articuló un proyecto detallado que fue presentado al rey Felipe II de España por el jesuita Alonso Sánchez en calidad de procurador general de las Islas Filipinas. El destino quiso que el plan no se llevase a efecto, quizás porque su presentación ante el rey coincidió con la llegada a la corte de la noticia del desastre de la Armada Invencible y probablemente

<sup>5</sup> «Livro das cidades e fortalezas que a coroa de Portugal tem nas partes da Índia e das capitánias e mais cargos que nelas hé da importancia delles». Separata de *Studia Lisboa*, 1960, 6, p. 95.

<sup>6</sup> Anabela Nunes MONTEIRO, "Repercussions of the Relationship between Portugal and Spain in Macao and the Philippines during the Third Royal Portuguese Dynasty (1580-1640)", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, p. 116.

<sup>7</sup> Félix ZUBILLAGA, *Monumenta Mexicana*, Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1956-1981, II, pp. 182, 239-240.

<sup>8</sup> Fok Kai CHEUNG, "The «Macau formula» at Work", in Antonio de Vasconcelos de Saldanha y Jorge Manuel dos Santos Alves, *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês. Séculos XVI-XIX*, Lisboa, Instituto Português do Oriente, 1996, pp. 227-229 y T'ien-tsê CHANG, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*, Leiden, Late E. J. Brill, 1934, pp. 100-101.

también porque los superiores de la Compañía de Jesús en Roma impidieron a través de la supervisión de José de Acosta la defensa completa del plan, ya que interfería en sus iniciativas en marcha de entrada evangelizadora en China liderada por Mateo Ricci. Al final resultó que fueron los españoles de Filipinas quienes fueron conquistados de forma sutil: Manila acabó convertida en un floreciente *entrepôt* poblado mayoritariamente por chinos, con una relativamente pequeña élite dominante española. El sueño de una Armada Invencible en los mares de China se transformó en la realidad mercantil del Galeón de Manila que unía Acapulco con Manila, adonde acudían cada año algunas docenas de juncos chinos cargados de seda, especias y porcelanas para volver al continente asiático casi con un único producto a cambio: la plata mejicana<sup>9</sup>.

En paralelo al plan fallido de conquista de China, la ofensiva castellana para disputar a los portugueses en el control de las Molucas se forjó también de forma reactiva tras la llegada de la noticia de la unión dinástica, en algunos casos presentada en forma de ayuda a las precarias posiciones lusitanas en la zona, que en algún caso vieron con agrado esta *ayuda* inesperada. Durante los meses de marzo y abril de 1582, Francisco de Dueñas dirigió una primera expedición castellana a las islas Molucas, acudiendo en primera instancia para comunicar a los portugueses de la zona el acceso a la corona portuguesa del rey Felipe, así como para reconocer militarmente la situación. En septiembre de 1582 partía de Manila la segunda expedición enviada a las Molucas por Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, dirigida por su sobrino Juan Ronquillo. La expedición había sido expresamente solicitada por el capitán portugués de la plaza de Tidore, Diogo de Azambuja (desasistido por Goa) y reunía alrededor de mil quinientos naturales filipinos de Cagayán y de la Papanga, así como trescientos castellanos. Llegados a Ternate, entraron en combate con las defensas de la ciudad y les vencieron sin dificultad, pero una epidemia que llegó a afectar a la cuarta parte de los contingentes, impidió el efectivo control castellano de este punto clave en la ruta de las especias, perdido por los portugueses en 1575. La expedición se vio obligada a volver a Manila en abril de 1583 sin haber cumplido sus objetivos. Una tercera expedición militar castellana a las islas Molucas se produjo en abril de 1584, conducida por Pedro Sarmiento. Tras meses de infructuosos intentos de conquistar la plaza de Ternate, la expedición retornó a Manila en noviembre de 1584. La cuarta expedición militar castellana a las islas Molucas fue protagonizado por Juan de Morón, quien salió de Manila en marzo de 1585 para volver cinco meses más tarde, en julio del mismo año sin haber conseguido tampoco su objetivo<sup>10</sup>. La quinta expedición militar

---

<sup>9</sup> Manel OLLÉ, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acantilado, 2002.

<sup>10</sup> Antonio MORGA, *Sucesos de las Islas Filipinas*, en María Dolores Elizalde, *Obras clásicas para la historia de Manila*, Fundación Histórica Tavera, Madrid, 1998, pp. 138-139; Bartolomé

castellana a las islas Molucas tenía unas dimensiones mucho mayores y se producía tras una cuidada preparación el año 1593. El gobernador en persona se decidió a dirigirla. Sin embargo, en pleno viaje, un grupo de remeros chinos se amotinó y asesinó en alta mar al gobernador Gómez Pérez Dasmariñas, cerca del Cabo Azufre, a bordo de la nave que le conducía a Cebú. Este hecho canceló las expectativas de esta expedición y cerraría durante años la espiral inicial de sucesivos intentos de conquista de la especiería producidos entre 1582 y 1593<sup>11</sup>. En 1606 se produjo una nueva gran ofensiva hacia las islas Molucas con treinta buques castellanos y tres portugueses. Se recuperó Ternate, que pasó a ser controlado por los castellanos. Se desató una disputa sobre la soberanía de las Molucas que se solucionó salomonicamente dejando el gobierno de las Molucas a los castellanos pero manteniendo el comercio del clavo en manos portuguesas a través de la vía de Goa<sup>12</sup>.

Una vez abandonado el espejismo de una conquista territorial de China, reapareció en Manila la estrategia diplomática de obtener un puerto estable en la costa china similar al Macao portugués. Esta ambición castellana se sumaba al interés cantonés de romper el monopolio portugués en el comercio. Ya habían estado a punto de conseguirlo en la embocadura de la bahía de Amoy, *Quánzhōu*, en la provincia de Fujian en 1576, como posible recompensa de las autoridades provinciales fujianesas a la captura –finalmente fallida– del pirata Lin Feng (Limahon)<sup>13</sup>. Dos décadas más tarde se produce una segunda oportunidad de establecer un puerto castellano en la costa china, en un punto relativamente cercano a Macao a través de una embajada castellana enviada en 1598 por el gobernador Francisco Tello y liderada por Juan de Zamudio que negoció con las autoridades de Cantón acuerdos de comercio directo. Esta iniciativa encontró la firme oposición de los portugueses, que intervinieron ante las autoridades provinciales chinas para evitarlo a toda costa<sup>14</sup>. Este episodio enlaza directamente con la iniciativa emprendida décadas más tarde, en 1626 de establecer una presencia estable castellana en el norte de Isla Hermosa (Formosa), es decir la isla

---

Leonardo de ARGENSOLA, *Conquista de las Islas Malucas*, Madrid, Editorial Miraguano, 1992, pp. 287-300; Francisco COLIN, *Labor Evangélica de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas por el P. Francisco Colín de la misma Compañía*, (ed.) Pablo Pastells, Barcelona, Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1904, II, pp. 347-354.

<sup>11</sup> Hubert JACOBS, *Documenta Malucensia (1542-1682)*, Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, vol. 109, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1974, pp. 7-8.

<sup>12</sup> Pablo PASTELLS, *Historia General de Filipinas. Catalogo de los documentos relativos a las islas filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, Barcelona, 1925-1936, 6, pp. cxvi-cxxxii; Rafael VALLADARES, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*, Leuven, Leuven University Press, 2001, pp. 24-25.

<sup>13</sup> Ching-Ho CH'EN, *The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines*, Tokyo, The Centre for East Asian Cultural Studies, 1968, p. 37; Charles Ralph BOXER, *The Christian Century in Japan (1549-1650)*, Manchester, Carcanet Press, 1993, pp. xliii-l.

<sup>14</sup> Paulo Jorge de Souza PINTO, "Enemy at the Gates. Macao, Manila and the Pinhal episode", *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 16 (2008), pp. 13-43.

de Taiwán<sup>15</sup>. Cuando los castellanos consiguieron instalarse en el norte de Taiwán, en la zona de Keelung (Jilong) y Tansui (Danshui), se posicionaban estratégicamente y respondían a los movimientos expansivos holandeses, pero intentaban también establecer una vía de acceso directa a los mercados de Japón y la China continental que evitara la intermediación o el monopolio portugués. No es extraño que desde Macao, en respuesta a estas ofensivas castellanas, se hiciesen movimientos encaminados a boicotear el acceso a los mercados de Fujian. El regidor de la ciudad de Manila, José de Naveda, denuncia en un informe como una serie de religiosos portugueses informaron a los comerciantes de un puerto de Fujian de los peligros de comerciar con los castellanos de Isla Hermosa<sup>16</sup>.

En un marco asiático que venía secularmente definido por la “era del comercio”<sup>17</sup> en una relativa convivencia en régimen de complementariedad, competencia, y colaboración de diversas comunidades mercantiles e imperiales, la irrupción de los europeos introdujo el principio del monopolio y del monopodio defendido con violencia naval. La estática separación de las fronteras imperiales ibéricas derivada de la unión dinástica conllevará paradójicamente que la lógica monopolística que los europeos introducen en la zona no sea asumible hasta sus últimas consecuencias en las relaciones mercantiles entre los ibéricos: las diásporas imperiales que constituyen los pocos centenares de castellanos y portugueses en Asia Oriental se ven obligadas a convivir en equilibrio homeostático sin moverse de sus posiciones, a competir y –en principio– no interferir ni colaborar en sus respectivas dinámicas. La entrada en tromba de los holandeses y el desarrollo desde la segunda década del siglo XVII de grandes coaliciones navales sino-japonesas de comercio informal y pirático con ambición monopolística supondrán un reto de difícil asunción, convertirán a los ibéricos en protagonistas de una competencia regional en la que son al mismo tiempo rivales y aliados. Este marco restrictivo no llega a impedir que los castellanos de Manila a lo largo de estas décadas realicen varias incursiones en las Molucas, se dirijan en expedición fallida a Borneo o Camboya, abran relaciones con Siam y conquisten durante dos décadas dos plazas al norte de Taiwán. En el caso Chino pronto se rompería *de facto* el monopolio comercial portugués a través de la llegada anual de decenas de juncos chinos a Manila.

La relación entre los subsistemas imperiales que gravitan alrededor del eje Malaca-Macao-Nagasaki por un lado y de la ciudad Manila y Cebú por el otro se desarrollan en el contexto de una red de comunidades mercantiles marítimas en dura competencia mutua por el control monopolístico de

---

<sup>15</sup> Antonio MORGÁ, *Sucesos de las Islas Filipinas*, Polifemo, Madrid, 1997, pp. 145-155.

<sup>16</sup> AGI, Filipinas 27, 8/X/1632; Emma Helen BLAIR y James Alexander ROBERTSON, *The Philippine Islands, 1493-1898*, Mandaluyong Rizal Cachos Hermanos, 1973, XXV, pp. 96-98.

<sup>17</sup> Anthony REID, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, vol. II: *Expansion and crisis*, XV, New Haven and London, Yale University Press, 1993.

puertos y enclaves estratégicos. No se puede hablar en realidad de Manila ni del eje Macao-Malaca-Nagasaki como de entidades compactas: en su seno conviven colectivos, realidades y dinámicas que se mueven según intereses distintos y, en ocasiones, contradictorios: comerciantes privados, agentes oficiales, misioneros de distintas órdenes, sujetos ligados a la metrópolis o bien enraizados en Asia por vínculos familiares: las ramificaciones extremas de un imperio formal y de otro imperio en la sombra,<sup>18</sup> que han sido también descritas como un imperio improvisado<sup>19</sup>.

### Tensiones misionales y nacionales

También en el campo misional, vemos como las tensiones entre órdenes religiosas por acceder a China y Japón se proyectan de forma compleja sobre el eje de las rivalidades luso-castellanas. No debemos olvidar la importancia diplomática, la influencia en la toma de decisiones y la capacidad de continuidad y de arraigo de unas órdenes que enviaban a los mares de Asia sujetos de alta cultura humanística y científica, que aprendían las lenguas asiáticas y permanecían sobre el terreno durante décadas, a diferencia de los efímeros administradores civiles. La identificación simbiótica de la acción mercantil portuguesa con el monopolio misional de la Compañía de Jesús en Japón y China conlleva que franciscanos y dominicos españoles intenten romper lo que se percibía como un monopolio misional luso-jesuita. Las incursiones franciscanas y dominicas que zarpaban de Manila reiteradamente desde 1579 desobedecían explícitamente las directrices recurrentes del Obispo Salazar y de las autoridades civiles de Manila, del Papa Gregorio XIII, del Rey Felipe II de España y el Papa Clemente VII. Sin embargo, las presiones de franciscanos y dominicos consiguieron que el Papa les permitiese desde 1608 acceder a la predicación en Japón, y al mismo tiempo prohibía la activa participación jesuita en el tráfico de la seda.<sup>20</sup> Estas incursiones incontraladas en territorio chino inquietaban mucho a las autoridades provinciales chinas, que normalmente expulsaban a Macao a los religiosos castellanos y ponían en peligro la siempre delicada situación de la colonia portuguesa ante el imperio chino. En las últimas décadas de la monarquía dualista se extendió en el interior de algunas de estas órdenes una lógica de cooperación

---

<sup>18</sup> Bailey DIFFIE y George D. WINIUS, *A Fundação do Império Português, 1415-1580*, Lisboa, Vega, 1993.

<sup>19</sup> Revela en su esclarecedora tesis doctoral Paulo Jorge Corino de Sousa PINTO, *No Extremo da Redonda Esfera: Relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640* (Universidade Católica Portuguesa, 2010, p. 195), que la expresión "Improvising Empire" daba originalmente título al libro de Sanjay SUBRAHMANYAN, *Comércio e Conflito. A Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, Ed. 70, 1994.

<sup>20</sup> Charles Ralph BOXER, *O Grande Navio de Amacau*, Macau, Fundação Oriente, 1989, pp. 62-63.



que primaba por encima de factores nacionales. De este modo vemos como los franciscanos castellanos mantuvieron una casa de procuración en Macao entre 1633 y 1813 y como las clarisas castellanas abrieron un monasterio de Santa Clara en Macao en 1634, que sería clausurado una década más tarde<sup>21</sup>.

Los conflictos que cruzaban las tensiones ibéricas con las tensiones misionales entre jesuitas por un lado y franciscanos y dominicos por el otro se focalizaron pronto en Japón. El primer martirio de cristianos ordenado por Toyotomi Hideyoshi en Nagasaki se produjo el 25 de febrero de 1597. La incursión de misioneros castellanos desde Manila al margen de los esquemas previos se encuentra en la base. Se acusó aismismo a los jesuitas portugueses de haber creado el problema de fondo al ocultar la unión dinástica ibérica a las autoridades japonesas. Aquel año la *Nao da Prata* no pudo embarcar.

En paralelo a estas incursiones misionales, se reiteraban campañas de descrédito y de crítica a las políticas misionales de acomodación a los ritos y creencias asiáticas adoptadas por los jesuitas de China y Japón bajo el *Padroado* portugués, que culmina con la enconada disputa de los ritos. El dominico español Juan Bautista Morales junto al franciscano español Antonio Caballero Santa Maria impulsaron la controversia sobre los ritos, en la que tendrían también gran protagonismo el dominico español Domingo Fernández de Navarrete. La controversia de los ritos surge por la diferencia entre los métodos de evangelización de la Compañía de Jesús y los de los dominicos y franciscanos que intentaban romper de facto el monopolio misional jesuita en China, que formalmente se había acabado con el decreto del Papa Urbano VIII de 1638.

## El contexto regional y global

Las derivas de los imperios chino y japonés, las transformaciones del mundo del sureste asiático y la irrupción de nuevas y amenazantes presencias europeas en Asia Oriental no representan meramente un telón de fondo pasivo en el proceso de interacción ibérica en la región. Las relaciones lusocastellanas en Asia vienen así determinadas no solamente por marcos legales y dinámicas generadas en la metrópolis peninsular ibérica y los acontecimientos europeos de repercusión global, sino también por las derivas históricas de los imperios asiáticos y de las comunidades marítimas mercantiles informales sino-japonesas, así como por la globalización de la guerra de Flandes y de los flujos comerciales. Entre Macao y Manila se engarzan en una sola cadena el comercio de los ámbitos del Mediterráneo, del Indico, del Pacífico y del Atlántico. Estas relaciones fronterizas ibéricas en Asia se

---

<sup>21</sup> Regalado Totra JOSÉ, "Probing the Macao-Philippines Ivory Route: Leads and Quations", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, p. 92.

producen en un periodo cronológico que contempla el ocaso de la era de las especias y el alba de la era de la plata y la seda como protagonistas y dinamizadores del comercio asiático.

Durante el periodo de la unión dinástica el marco regional de Asia Oriental experimentaba transformaciones radicales: se mantenía y acrecentaba el desencuentro entre China y Japón, especialmente a partir de la guerra de Corea de 1593, aunque el aislacionismo chino se relajaba en parte. La plata se consolidaba en China como valor de cambio y como el mayor activador de las nuevas rutas transoceánicas en las que se mostraba determinante la circulación de metales preciosos. Japón en los años setenta del siglo XVI iniciaba un proceso de centralización y posteriormente en la segunda década del siglo XVII entraba en fase secular de aislamiento que condicionaría en gran medida la proyección comercial de los ibéricos en la zona. La estabilización de la presencia portuguesa y castellana en Asia Oriental coincide en el tiempo con la adopción por parte del imperio chino de políticas más favorables las necesidades mercantiles de las provincias costeras del sur. Se produce una relajación de las restricciones al comercio, se abren al comercio los puertos de Fujian, se aboga por una política de pacificación y de integración en el sistema de las últimas redes de piratas y contrabandistas. La aparición de la interlocución comercial ibérica desde Macao y Manila constituyó un factor de canalización de un flujo comercial suficiente como para convertir en innecesaria la hasta entonces endémica vía de la piratería organizada en grandes flotas navales sino-japonesas. Entre 1575 y 1620 prácticamente desaparece la piratería en Asia Oriental. El contrabando subsiste pero libre de tensiones y violencia, en un marco de canalización relativamente regulada del comercio. La inestabilidad que implicó la irrupción holandesa en la zona incentivó el resurgimiento de grandes coaliciones sino-japonesas de contrabando, piratería y comercio informal dedicadas en buena medida a la intermediación entre los imperios asiáticos y los poderes coloniales. La formación de grandes compañías chinas de contrabando y piratería, articuladas alrededor del clan de los Zheng (Zheng Zhilong, Zheng Chenggong...), permeables a la población china de Macao, Taiwán y Manila fue determinante en el desarrollo del proceso de sucesión dinástica que culminó con la sustitución de la dinastía Ming por la dinastía manchú de los Qing. Por otro lado el proceso de diáspora china encontró en las ciudades coloniales europeas de Asia Oriental un polo de atracción: en pocos años Manila se convirtió en una ciudad en la que vivían decenas de miles de chinos procedentes de Fujian.

Un hecho tan aparentemente ajeno al relato que no ocupa como lo es la ocupación castellana de Amberes en 1585 tiene sobre él repercusiones determinantes. El embargo que la corona impuso a la compra holandesa de especias en puertos ibéricos, impulsó a los Países Bajos a la búsqueda directa de las especias en Asia Oriental: la irrupción holandesa en Asia Oriental acabaría representando el reto más difícil que encontraron los ibéricos de

Asia a lo largo del siglo XVII<sup>22</sup>. Representó un factor de tensión entre los portugueses y castellanos de Asia Oriental al ser percibida por los portugueses como un perjuicio irreparable, directamente causado por los castellanos: se exportaba a Asia una guerra castellana que le era previamente ajena y que era al mismo tiempo de independencia y de religión, un conflicto entre castellanos y flamencos que al otro lado del mundo aparecía para perjudicar a los comerciantes de la Asia portuguesa<sup>23</sup>.

Los holandeses iniciaron una guerra global contra los intereses coloniales ibéricos, tanto en la costa oriental africana, como en el Caribe y en Asia Oriental. Las diferentes compañías holandesas orientadas al comercio en Asia Oriental se fusionaron en la VOC, (Verenigde Oostindische Compagnie), *Compañía Unida de las Indias Orientales*. La VOC obtuvo el monopolio del comercio con Oriente<sup>24</sup>, aunque tenía también una dimensión militar. Representaba un rival temible para los españoles y portugueses en Asia Oriental. Ni siquiera la “Tregua de los doce años” (1609-1621) tuvo una repercusión efectiva en Asia. Durante los primeros años las acciones de piratería ejercidas contra las naves ibéricas y contra los juncos chinos que se dirigían a Manila fueron uno de los principales canales de beneficio para la VOC. En el terreno del comercio de las especias, la crisis de precios y la competencia portuguesa convirtieron en económicamente insostenible para la VOC una estrategia limitada a la simple compra de especias en Ache, el eterno rival portugués en los estrechos de Malaca, para luego venderlas en Europa. La estrategia de la VOC se reorientó a la conquista militar de las plazas productoras en las islas Molucas. El objetivo final era conseguir el monopolio de las especias, pero fracasaron en este intento y optaron por intentar hacerse con el tráfico ibérico de la seda y la plata con China y Japón. La obtención de un enclave estable en Hirado en 1609 les abrió las puertas a esta oportunidad<sup>25</sup>.

Entre 1597 y 1609 los holandeses de la VOC capturaron cerca de 30 barcos ibéricos, en un promedio de dos o tres por año. En 1601 la irrupción de la flota de Jacob Van Neck en aguas asiáticas confirmaba la virulenta rivalidad ibérico-holandesa: atacaron Manila pero fueron rechazados por los castellanos, tras lo cual bloquearon el puerto de Macao. Reiteraron en 1603 y 1607 los ataques a Macao y en 1609 a Manila<sup>26</sup>. A partir de 1616 el objetivo

---

<sup>22</sup> James C. BOYAJIAN, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640, 1580-1640*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1993, pp. 8-9.

<sup>23</sup> George BRYAN SOUZA, *Empire: Portuguese Trade and society in China and the South China Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986.

<sup>24</sup> Ernst VAN VEEN, “VOC Strategies in the Far East (1605-1640)”, *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 3, pp. 85-105 (2001), pp. 85-88.

<sup>25</sup> Ruy LOUREIRO, “Macao and Manila in the context of Iberian Dutch rivalry in the South China Sea”, in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, pp. 282-296.

<sup>26</sup> P. C. EMMER, “The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609”, *E-Journal of Portugal History*, 1 (2003), pp. 1-7.

inmediato de obtener beneficios con la toma de naves rivales propició una serie de recurrentes bloqueos anuales del puerto de Manila, coincidiendo con la llegada del Galeón cargado de plata mexicana (que no llegó nunca a ser capturado por los holandeses) o bien de las tres o cuatro docenas de naves chinas que de entre 25 y 350 toneladas que se calcula que se acercaban anualmente a Manila procedentes de Fujian en la estación favorable para la navegación, entre marzo y junio<sup>27</sup>.

### **Contactos, comercio informal y colaboración**

El periodo de la unión dinástica viene marcado en sus décadas iniciales por las frustradas ofensivas expansivas castellanas que derivaron hacia una “asianización” estratégica, consistente en actuar como una más de las diásporas mercantiles militarizadas en liza, sacando provecho de la red de contactos y competencias que le permitía su relativa debilidad (en recursos humanos y militares). En las últimas décadas de la unión dinástica, las relaciones entre portugueses y castellanos devienen más pragmáticas y permeables, más orientadas a sacar el máximo provecho de la situación, tras una toma de conciencia de su precariedad y de la relativamente escasa capacidad de dominio y control de las dinámicas regionales, marcadas por los imperios chino y japonés y por la irrupción holandesa. Al margen de los conductos oficiales, diversos documentos dejan testimonio de los canales informales de cooperación que pronto surgieron. Las cartas del padre Manuel de Aguiar al gobernador filipino Luís Pérez Dasmariñas informando de la falta de plata en Macao o las cartas de 1599 del padre Miguel de los Santos, insitiendo en la falta de plata en la isla que impide el comercio con las joyas y otros bienes pone de manifiesto como estamentos religiosos actuaron de puente discreto por encima de las prohibiciones<sup>28</sup>. Esta resiliente capacidad macaense de sobreponerse a condiciones adversas, sorteando obstáculos, en la sombra de las restricciones, se puede valorar uno de los activos que explican la capacidad de supervivencia y de reinención tras la traumática pérdida de los vínculos formales con sus principales fuentes de negocio y supervivencia a mediados del siglo XVII, tras las sucesivas rupturas con Japón (1638), con Malaca (1641) y con Manila (1642)<sup>29</sup>.

La ofensiva holandesa condujo a diversos episodios puntuales de colaboración entre castellanos y portugueses en Asia Oriental, especialmente en las dos primeras décadas del siglo XVII: venta de cañones y pólvora, flotas

---

<sup>27</sup> E. VAN VEEN, “VOC Strategies...” cit., 2001, pp. 90-96.

<sup>28</sup> Anabela Nunes MONTEIRO, “Repercussions...” cit., 2005, p. 119.

<sup>29</sup> Rui D’Avila LOURIDO, “In silk waves vanished the american ethereal silver and gold: Macao-Manila trade during Ming and Early Qing period”, in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, p. 249.

de participación compartida.<sup>30</sup> En 1608 se permitió a los comerciantes de Manila fletar un barco anual hacia Macao para conseguir armas y municiones. El resto del intercambio comercial seguía teóricamente prohibido<sup>31</sup>. En 1610 la corona confirmó al gobernador de Filipinas que la compra-venta de municiones y similares herramientas de defensa era aceptable. Entre 1606 y 1615 estuvo en vigor un contrato sobre el comercio del Mercurio que por parte filipina firmaba el gobernador general de Filipinas y por parte portuguesa firmaba el obispo de Macao y el Capitão Mor. Los portugueses suministraban mercurio de China en Manila. Los castellanos necesitaban mercurio para refinar las enormes cantidades de plata que extraían de las minas americanas, y este metal pesado era uno de los productos que más escaseaban a nivel mundial. Las atarazanas de Luzón construyeron una parte importante de las pequeñas naves que los portugueses usaban en Asia para ganar rapidez ante las naves holandesas<sup>32</sup>. En la metrópolis, los ataques holandeses y los precedentes de colaboración ibérica, fueron argumentos aducidos por los defensores de la *Unión de Armas*, es decir de la colaboración o unificación de las armadas de portugueses y castellanos en Asia, que especialmente después de la crisis de Ormuz de 1622 se agruparon sin éxito alrededor del Conde Duque de Olivares.

La unión dinástica de 1581 generó dos dinámicas de aparente sentido contrario: por un lado se agravó inicialmente la disputa por el monopolio de los mercados de Japón, China y las islas de las Especias. Por otro lado, se generaron oportunidades a la permeabilidad en un entorno que formalmente dejaba la interacción comercial luso-castellana en Asia Oriental fuera de la legalidad. Al margen del disgusto que pudiese producir en Goa, Acapulco, Lisboa o Madrid, este comercio ilegal luso-castellano en Asia era rentable e irrenunciable para sus los ibéricos de Asia. Los subsistemas imperiales que interaccionaban a través de Manila y Macao se complementaban y se necesitaban comercialmente, como fuente de suministro, como estrategia de diversificación y compensación de mercados. A pesar de la prohibición del comercio entre Manila y Macao, existía un importante comercio de contrabando, testificado por ejemplo en la historia de Filipinas que escribió el presidente de la Audiencia de Filipinas Antonio de Morga. Al margen de la plata japonesa, entre los bienes que Antonio de Morga reporta como dominantes en el tráfico entre Macao y Manila se encuentran el ámbar, marfil, joyas y piedras preciosas, alfombras persas y turcas, sedas, tafetanes, broca-

---

<sup>30</sup> Benjamim Videira PIRES, *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, Macau, Museo Marítimo de Macau, 1987, p. 14.

<sup>31</sup> Charles Ralph BOXER, *O Grande Navio de Amacao*, Macau, Fundação Oriente, 1989, pp. 65-66.

<sup>32</sup> M. A. P. MEILINK-ROELOFSZ, *Asian trade and European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, The Hague, Nijhoff, 1962, pp. 84-85; Lytle SCHURTZ, *El galeón de Manila*, Trad., Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1939, pp. 135-145.

dos, porcelanas, jades, bronce y textiles de Gujarat y Kashmir<sup>33</sup>. La mayoría de estos productos acababan en el puerto de Acapulco, tasados con un 10% en Nueva España<sup>34</sup>. Los portugueses de Macao importaban desde Manila oro y plata como complemento a los suministros japoneses, armas y municiones así como productos filipinos: arroz, azúcar, chocolate, cera, frutas tropicales o cuerdas, entre otros bienes. Los castellanos acudían también a Macao a adquirir equipamientos, velas y otros útiles necesarios para la navegación<sup>35</sup>. Encontramos en este periodo recurrentes disposiciones reales o virreinales recordando la prohibición del tráfico entre las posesiones castellanas y portuguesas de Asia<sup>36</sup>. El carácter ilegal del comercio que surgió entre los ámbitos orientales del *Estado da Índia portuguesa* y Manila provoca que solo aparezca parcialmente documentado. Testimonios indirectos permiten inferir la existencia de un volumen indeterminado de naves portuguesas que llegarían a otros puertos de la isla de Luzón superior al registrado en Manila.

El almojarifazgo, es decir el registro de la tasación que se imponía a las naves comerciales en Manila, es la principal fuente de información acerca del número de barcos que circularon en este comercio durante el periodo que nos ocupa lo constituye. Esta tasación de un 3% al comercio marítimo, calculada según el valor estimado de las mercancías transportadas, permite detectar el número y las procedencias de las naves que llegaban a Manila<sup>37</sup>. Aunque deja fuera de consideración el volumen indeterminado de comercio ilegal, esta serie documental permite objetivar el segmento visible y marcar una tendencia. El registro del almojarifazgo indica la llegada de alrededor de 80 barcos sujetos a tasación procedentes de Macao entre 1580 y 1644. Se trata de un comercio irregular, con años en los que no hay llegada de barcos. Se muestra especialmente activo a partir de la segunda década del siglo XVII, y en especial entre 1627 y 1644. En el contexto general del conjunto del número de barcos que llegaban a comerciar a Manila entre 1580 y 1644 la aportación naval macaense representa un porcentaje relativamente bajo, de aproximadamente algo menos del 10%, aunque significativo, y en algunos periodos, decisivo. El contingente más importante de barcos que atracaban en Manila era el de los juncos chinos, procedentes sobre todo de Fujian<sup>38</sup>.

El comercio directo entre Macao y Manila se inició a resultas de la primera embajada del jesuita Alonso Sanchez a Macao de 1582-1583. El comerciante y armador portugués Bartolomeu Vaz Landeiro fletó la primera nave

---

<sup>33</sup> A. MORGÁ, *Sucesos...* cit., 1910, pp. 219-220; L. SCHURTZ, *El galeón...* cit., 1939, pp. 130-134.

<sup>34</sup> Anabela Nunes MONTEIRO, "Repercussions...", 2005, p. 118.

<sup>35</sup> R. BOXER, *The Christian Century...* cit., 1993, pp. 46-47.

<sup>36</sup> Carta real al Virrey de Goa del 28-2-1633. Archivo Nacional da Torre do Tombo, *Livro dos Monções*, n. 31, fl. 19.

<sup>37</sup> Archivo General de Indias (AGI, Contaduría, legajos 1195-1221); Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (xvi, xvii, xviii siècles)*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960, pp. 66-67.

<sup>38</sup> Rui D'Avila LOURIDO, "In silk waves..." cit., 2005, pp. 248-281.

cargada de productos para el comercio con destino a Manila en Macao, aprovechando que tenía que acompañar de retorno a Manila a los representantes de la embajada de Manila que habían comunicado a los macaenses la unión dinástica ibérica, los padres jesuitas y franciscanos apresados en China. Algo similar se repitió el año 1584 con dos barcos para acompañar al capitán y a la tripulación fiel de un barco castellano que había sufrido un motín y que se había dirigido a Macao con la intención de dirigirse al Perú<sup>39</sup>. Un tercer viaje de Macao a Manila efectuado por un barco de Bartolomeu Vaz Landeiro, comandado por el capitán Vicente Landeiro y tripulado entre otros por algunos frailes menores castellanos finalmente fue desviado por los fuertes vientos y acabó llegando al puerto de Hirado en la costa japonesa el 4 de agosto de 1584<sup>40</sup>.

A través de los archivos de la Inquisición se puede inferir la importancia de los cristianos nuevos portugueses tuvieron en el comercio portugués en Manila. Invertían como mínimo 450.000 cruzados anualmente en el Galeón de Manila, y una cifra similar en el comercio intraasiático que suplía al Galeón. En las dos primeras décadas de la unión dinástica destaca el protagonismo del comerciante portugués Diogo Fernandes Vitoria, llegado a Manila desde México, casado con una cristiana vieja castellana, Maria de Zarate, a través de la cual se relacionaba con prohombres del cabildo y con el propio gobernador Gómez Pérez Dasmariñas, con quien realizó negocios. Entre 1580 y 1598 mantenía desde Manila una importante red mercantil triangulada que trabajaba con Brasil, México y distintos puntos de Asia Oriental: Macao, Japón, las islas Molucas y a través de ellas con Malaca. Invertía la plata mexicana que recibía con el Galeón comprando sedas chinas, aceites de almizcle, especias, porcelanas, algodones indios y piedras preciosas, que distribuían en México y Brasil sus primos y parientes, también cristianos nuevos. A través de los testimonios de Diogo Fernandes Vitoria se pone de manifiesto como al margen del trayecto Manila-Macao, que intercambia seda por plata, toma relevancia la función de Manila como punto de recepción de productos del Indico y de la especiería. La red mercantil de cristianos nuevos portugueses tenía un nodo fundamental en Malaca, en el que se enlazaba el mundo del Indico con los mares del sureste de Asia. En la década de 1590 los viajes entre Macao y Manila eran frecuentes y no concluían con el arresto de los mercaderes. El virrey de Goa así lo testifica. Entre los comerciantes que como mínimo fletaron un viaje desde Macao a Manila encontramos a Antonio Dias de Cáceres, otro cristiano nuevo<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> Horacio de COSTA, *The Jesuits in the Philippines 1581-1768*, Cambridge, MA Harvard University Press, 1967, p. 2; AGI, Filipinas 79.

<sup>40</sup> Charles Ralph BOXER, *South China in the Sixteenth Century*, The Hakluyt Society, Londres, 1953, p. 46.

<sup>41</sup> J. C. BOYAJIAN, *Portuguese Trade...* cit., 1993, pp. 76-80.

Las tensiones entre castellanos y portugueses de Asia Oriental arrieraron con los intentos de comerciantes portugueses de Macao de acceder directamente a Acapulco y puertos de Perú sin pasar por Manila, intentando romper el monopolio manilense en el comercio del Pacífico. El año 1587 la nave *San Martín* atravesó el Pacífico desde Acapulco y en vez de dirigirse a Manila se dirigió directamente a Macao. Esta nave San Martín era justamente la que tres años atrás se había amotinado a su partida de Manila, dirigiéndose a Macao con la intención de ir hacia Perú, dando lugar a la segunda embajada de Alonso Sánchez a Macao de 1584<sup>42</sup>. En 1589 se produjo la segunda navegación de una nave desde Macao a Nueva España. La primera que viajó en 1584 bajo el mando del capitán español Francisco Galí, parecía tener permiso de las autoridades castellanas. João da Gama partió de Macao con la aparente (y falsa) intención de dirigirse a la India. Su objetivo era en realidad atravesar el Pacífico en dirección a México. En el transcurso de su navegación, supuestamente *descubrió* una llamada Tierra de Gama, que generó gran polémica cartográfica. João da Gama fue detenido en Acapulco. En el juicio que se le hizo ya en España, se cuantificaba en 140.000 pesos su participación en el cargamento de la nave que desafió el monopolio mexicano en el Pacífico. El resto de comerciantes portugueses de la expedición que escaparon a la prisión de nuevo cruzaron el Pacífico de vuelta en 1592 con la nave cargada de plata hacia Macao, pasando antes por Manila. Allí quedaron retenidos y la plata confiscada, hasta que los portugueses de Macao hubieron liberado una nave castellana del gobernador filipino Gómez Pérez Dasmariñas<sup>43</sup>.

También los castellanos intentaron romper la prohibición de acudir a Macao. El apresamiento en Macao de una nave castellana el año 1590 marca un momento crítico en el intercambio comercial entre las dos ciudades, que los portugueses entendían que debía ser realizado exclusivamente en Manila. El recién nombrado capitán general de las islas Filipinas Gómez Pérez Dasmariñas había enviado el barco a Macao con dinero privado para la compra de diferentes bienes y con dinero real para la compra de diferentes mercancías necesarias para la fortificación en curso de la ciudad de Manila. Su proyecto era legalizar la ruta Macao-Manila para algunos productos estratégicos, como la pólvora o el cobre. Los portugueses requisaron tanto el barco como el dinero que transportaba, provocando un conflicto que se resolvería cuando los castellanos impusieron el intercambio de rehenes con la plata requisada a los portugueses que volvían de México con la nave de João da Gama anteriormente mencionado. No sería éste el último gobernador ibérico en contravenir ordenanzas restrictivas: el año 1616 el Virrey

---

<sup>42</sup> G. BRYAN SOUZA, *The survival of...* cit., 1986, p. 66.

<sup>43</sup> Charles Ralph BOXER, *Fidalgos in the Far East*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1948, pp. 43-44.

G. BRYAN SOUZA, *The survival of...* cit., 1986, p. 69; AGI, Mexico, legajo 71 (18/2/1592 y 4/3/1592); AGI, Filipinas, 18b, 31/5/1592; AGI, Indiferente General, 614, 22/1/1609.



de Goa Jerónimo de Azevedo envió cinco naves de su propiedad desde Goa a Malaca con despachos y provisiones. Algunas de estas naves llegaron hasta Macao y Manila, y volvieron luego a Goa cargadas de oro, especias y productos chinos<sup>44</sup>.

La resolución de este doble conflicto fijó las pautas de desarrollo posterior del comercio entre Macao y Manila. Desaparecieron los intentos portugueses por aventurarse en el Pacífico. Los comerciantes portugueses de Macao imitaron a los grandes comerciantes mexicanos: invirtieron directamente en el Galeón *comprando* a través de agentes interpuestos espacio en el barco, es decir comprando la participación a la que tenían derecho solamente los ciudadanos de Manila. Por otro lado los portugueses de Macao empezaron a comerciar con Manila indirectamente: entre 1591 y 1609 se abrió una ruta anual controlada por los portugueses entre Nagasaki y Manila. Durante el periodo 1591-1610 se contabilizan 44 naves japonesas tributando el almojarifazgo en Manila. En los años posteriores serán ya muy escasas, dejando de registrarse su llegada en 1633. Por el contrario a partir de 1620 se registra una importante aumento en la llegada de barcos portugueses procedentes de otros enclaves asiáticos lusitanos. Entre 1620 y 1644 se registran a través del almojarifazgo hasta 44 barcos procedentes de Malaca, Molucas, Macassar, India... Hay que tener en cuenta que una buena parte de estas naves procedentes de otros puertos del *Estado da India* estaban al servicio de comerciantes de Macao, que utilizaban estas rutas complementarias como alternativa. Los barcos portugueses llegaban a Manila desde distintos puertos con textiles de Kashmir o Gujarat, porcelana, sedas brocados y tafetanes de china, para embarcar como contrapartida los reales de ocho de plata que llegaban de Acapulco y bienes producidos o comercializados en Filipinas como arroz, cera, chocolate o azúcar.

La ruta Macao-Manila se ajustaba al modelo del resto de rutas que confluían en Manila: los castellanos activaban principalmente el circuito comercial del Pacífico entre Manila y Acapulco, mientras eran los chinos, los japoneses, los borneos y los portugueses quienes acudían a Manila a vender sus productos a cambio, básicamente de la plata peruana y mexicana. En el caso japonés, desde 1609 los castellanos practicaron también el acceso directo a los puertos de Hirado y Nagasaki. La ruta comercial entre Macao y Manila tenía así un carácter unilateral: se activaba básicamente desde Macao, con naves y comerciantes portugueses; aunque el intercambio comercial se realizaba en Manila. El carácter unilateral de la ruta fue motivo de reiteradas quejas castellanas, pero fue la que funcionó. En los pocos casos en los que los castellanos acudieron a Macao, bien sea por culpa de las tormentas, de un motín o de la necesidad urgente de suministros militares, no se les permitía acceder directamente a los comerciantes chinos: los comerciantes portugueses ejercían una intermediación que les daba entre un 25%

---

<sup>44</sup> J. C. BOYAJIAN, *Portuguese Trade...* cit., 1993, p. 160.

o 30% de provecho<sup>45</sup>. Los portugueses argumentaban que la entrada de los castellanos en Macao generaba inestabilidad y encarecimiento de precios, por el contrario que los portugueses comerciasen en Manila solo significaba evitar que lo hiciesen en su lugar directamente las naves chinas. También hay que tener en cuenta que las autoridades chinas no autorizaban la libre llegada a sus puertos de naves de otros lugares.

Los mercaderes y las autoridades de Manila no tardaron en ver que el comercio con Macao, favorecía el abastecimiento de productos chinos procedentes de Cantón y de la India portuguesa: permitía abaratar los precios de los productos procedentes de Fujian aportados por el comercio estacional ligado a la floreciente colonia de los chinos sangleyes de Manila. Macao representaba para Manila un mercado de abastecimiento privilegiado, mientras Manila era para la colonia portuguesa de Macao un mercado consumidor de los productos del continente chino.<sup>46</sup> En algún caso, los productos que se han atribuido a una producción de Fujian podrían ser obra de la manufactura artesanal de los sangleyes de Manila. Este es el caso de la artesanía de la talla de figuras religiosas de marfil, abundantes también en Macao<sup>47</sup>.

Los portugueses recelaban tanto de las ansias expansionistas castellanas en el ámbito de Asia Oriental como de su competencia comercial: la llegada de la plata mexicana entraba en liza con la plata japonesa que los comerciantes portugueses transportaban de Nagasaki a Macao. Por otro lado, la presencia de comerciantes castellanos o de sus agentes en el ámbito de Macao aumentaba la demanda de la plata japonesa y de paso encarecía el precio del cobre chino. Este era uno de los puntos principales de queja de Macao contra la injerencia castellana<sup>48</sup>. Evidentemente no todas las voces eran contrarias, el Obispo de Malaca defendía ya en 1588 la legalización y promoción del comercio entre Manila y Macao<sup>49</sup>. A lo largo del periodo se suceden de forma periódica las peticiones de legalización emitidas tanto desde Macao, como de Goa o Manila.

Entre los años 1597 y 1617 el viaje anual de la *Nao da Prata* no pudo realizarse en varias ocasiones, bien sea por ataques holandeses, bien sea por problemas con el imperio japonés. Entre los años 1609 y 1624 se produjo un flujo relevante de comercio Manila-Nagasaki que rompió el monopolio del comercio del combinado portugués-jesuita perjudicando gravemente al negocio portugués de reexportación de seda china a través de Manila. El origen de este ciclo comercial se encuentra en la recepción favorable en

<sup>45</sup> AGI, Filipinas, 27, 8/X/1632. G. BRYAN SOUZA, *The survival of...* cit., 1986, p. 80.

<sup>46</sup> C. R. BOXER, *The Christian Century...* cit., 1993, pp. 241-242.

<sup>47</sup> Regalado TROTA JOSÉ, "Probing the Macao-Philippines Ivory Route: Leads and Quations", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, p. 92.

<sup>48</sup> OLIVEIRA y GASPAR (1992), pp. 318-319.

<sup>49</sup> *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 15, 1945, p. 550.

Japón de un Galeón procedente de Manila que los tifones desviaron de su ruta hacia Acapulco<sup>50</sup>. Esta intrusión castellana en el comercio japonés fue un nuevo elemento de tensión entre Macao y Manila.

Como en décadas anteriores, no todo era colaboración y comercio. Uno de los principales religiosos dominicos de Filipinas, Diego de Aduarte escribió en 1619 un memorial defendiendo el abandono absoluto de Macao. Tal como en documentos anteriores de la misma índole formulados en los primeros años de la Monarquía Dualista (por ejemplo por el jesuita Alonso Sánchez), se aseguraba que la intermediación comercial de Macao era un freno a la expansión territorial y misional. Dos años más tarde insistía en esta idea Hernando de los Rios Coronel, proponiendo a la corte el abandono de Macao y la conquista de Isla Hermosa. La corte no tomó en consideración estas propuestas. En el contexto de la enconada lucha con los holandeses, retirarse de Macao habría significado regalar a los holandeses el control del comercio asiático unas décadas antes de que los consiguiesen... Cuando los holandeses se establecieron el enclave javanés de Batavia y adquirieron la capacidad de interrumpir las rutas comerciales de China tras su establecimiento en Taiwan, disminuyó el volumen de actividad mercantil china, tanto en Macao como en Manila. Esto favoreció al tráfico ilegal<sup>51</sup>. Al margen de todas las prohibiciones, Macao fue controlando –de forma directa e indirecta– una porción creciente de este comercio en Manila. En la década de 1630 los comerciantes privados portugueses que se dedicaban al *Country trade* en el marco del estado da India se concentraron también en Manila, por la presión tanto en el Golfo Pérsico como en el noreste de la India de los competidores locales y de la *East Indian Company*. Esto relativizó el impacto en Macao del cierre del mercado japonés en 1639<sup>52</sup>. Los mercaderes que activaban la ruta de Macao-Manila solicitaron en 1623 a través del Senado de la ciudad la legalización de la ruta. En abril de 1624 las autoridades del Estado de India rechazaron la petición.<sup>53</sup> Sin embargo, al margen de esta prohibición el tráfico manilense recibió apoyo implícito del virrey en Goa y del Capitán mayor en Macao. En 1629 las autoridades de Goa intentaron convertir esta ruta en un monopolio real oficial. Ordenes reales rechazaron este intento de sacar provecho de la “venta” de la ruta a comerciantes que se comprometieran a llevar a cabo una serie fija de viajes<sup>54</sup>.

Desde la década de 1620 las provincias del sur de China experimentaban una situación de deterioro de las condiciones económicas, sin embargo, el comercio exterior marítimo chino no empezó a sufrir las consecuencias

<sup>50</sup> C. R. BOXER, *O Grande Navio...* cit., 1989, pp. 62-63.

<sup>51</sup> G. BRYAN SOUZA, *The survival of...* cit. 1986, p. 79.

<sup>52</sup> Anthony DISNEY, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge University Press, 1978, pp. 103-105, 161-164.

<sup>53</sup> Arquivo Nacional da Torre de Tombo, *Colecção São Vicente*, 15, III, 405.

<sup>54</sup> Arquivo Nacional da Torre de Tombo, *Livros das Monções*, 38, 349; Videira PIRES (1987), p. 25.

de la crisis hasta la década de 1640. La guerra sucesoria entre los invasores manchúes y los partidarios de la legitimidad de los Ming a mediados del siglo XVII generó una situación económica complicada, marcada por la inseguridad y la falta de confianza. En muy pocos años el escenario del Asia Oriental ibérico se transformó radicalmente. En 1639 se expulsó a los portugueses de Japón y se les prohibió el comercio, que quedó en manos de holandeses, chinos y coreanos<sup>55</sup>. La más rentable de las rutas para Macao quedaba cerrada definitivamente. Dos años más tarde, en 1641 los holandeses expulsaban a los portugueses de Malaca, el punto clave de enlace del océano Indico con los mares de China, acentuando su precariedad y aislamiento. Al año siguiente, en 1642, llegaba a Asia la noticia de la entronización de João IV como rey de Portugal, rompiéndose de este modo las relaciones con Manila, apenas dos años más tarde de que el Senado de Macao hubiese aprobado una nueva propuesta de legalización del comercio con Manila. Aquel mismo año de 1642, los holandeses consiguieron expulsar del norte de Taiwán a los españoles, con lo que conseguían un acceso a la zona norte de la isla y una sustancial ampliación de su base territorial en la isla.

La ruptura de la unión dinástica luso-castellana que se produjo con el acceso del duque de Braganza a la corona portuguesa en 1640 no solamente no interrumpió el comercio entre portugueses y castellanos en Asia Oriental, sino que, paradójicamente, incluso lo acrecentó. A pesar del contexto adverso y de la evidente persistencia de la prohibición de comerciar, la hacienda local de Manila llegó a cobrar más de 6.000 pesos de las mercancías de Macao entre 1641 y 1645, lo cual representaba más del 25% del almojarifazgo cobrado en aquellos años<sup>56</sup>. La nueva rivalidad nacional no afectó al comercio entre Manila y Macao: ambas ciudades dependían demasiado de China como para romper sus vínculos comerciales informales. Hubo algún año de interrupción en el comercio. Durante los veintiocho años que duró la guerra entre Castilla y Portugal, el comercio se canalizó indirectamente a través de puertos como Macasar, que pasó de fletar dos barcos anuales con destino a Macao a fletar cinco barcos anuales entre 1644 y 1660<sup>57</sup>. A partir de 1680 se permitía a Macao la reapertura formal del comercio con Manila y Timor<sup>58</sup>. A pesar de ello, la pérdida súbita y simultánea de la ruta de Japón y de Manila, junto a la desconexión de Malaca, significó para Macao la pérdida de la centralidad que jugaba (de forma explícita o encubierta) en los

<sup>55</sup> C. R. BOXER, *O Grande Navio...* cit., 1989, p. 153.

<sup>56</sup> P. CHAUNU, *Les Philippines et...* cit., 1960, pp. 204-205; B. VIDEIRA PIRES, *A viagem de comércio...* cit., 1987, p. 33.

<sup>57</sup> Numerosas familias portuguesas y malayas procedentes de Malaca se instalaron en Macasar tras la conquista holandesa de 1642. G. BRYAN SOUZA, *The survival of...* cit., 1986, pp. 87-89; BOXER (1967).

<sup>58</sup> Regalado TROTA JOSÉ, "Probing the Macao-Philippines Ivory Route: Leads and Quations", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, p. 100.

intercambios interoceánicos, dejó de ser pieza central en el juego estratégico entre la VOC y el Estado da India, paso a convertirse en un puerto de escala regional, relevante en los intercambios entre China y los mares del sur.

Al interrogarnos acerca del grado de apertura de un *continuum* luso-castellano en Asia Oriental con la unión dinástica, acerca de la circulación de bienes y personas, acerca del grado de apertura espacios de oportunidad y de provecho, o acerca de las brechas de contradicción surgidas con la metrópolis, hemos visto como ninguna de estas cuestiones encuentra respuesta o conclusión unívoca y rotunda: la paradoja de lo uno y lo contrario en concurrencia simultánea domina el relato, que solamente atendiendo a la multiplicidad de tramas y dinámicas llega a revelar los matices de la textura cambiante de las relaciones entre los ibéricos en Asia Oriental .

## Bibliografía

- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las Islas Malucas*, Madrid, Editorial Miraguano, 1992.
- BLAIR, Emma Helen y ROBERTSON, James Alexander, *The Philippine Islands, 1493-1898*, Mandaluyong Rizal Cachos Hermanos, 1973, XXV.
- BOXER, Charles Ralph, "A Note on the Triangular Trade between Macao, Manila, and Nagasaki, 1580-1640", *Terrae Incognitae. The Journal for the History of Discoveries*, 17 (1985), pp. 51-59.
- BOXER, Charles Ralph, *Fidalgos in the Far East*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1948.
- BOXER, Charles Ralph, *O Grande Navio de Amacau*, Macau, Fundação Oriente, 1989.
- BOXER, Charles Ralph, *South China in the Sixteenth Century*, The Hakluyt Society, Londres, 1953.
- BOXER, Charles Ralph, *The Christian Century in Japan (1549-1650)*, Manchester, Carcanet Press, 1993.
- BOYAJIAN, James C., *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640, 1580-1640*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1993.
- BRYAN SOUZA, George, *Empire: Portuguese Trade and society in China and the South China Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986.
- CH'EN, Ching-Ho, *The Chinese Community in the Sixteenth Century Philippines*, Tokyo, The Centre for East Asian Cultural , 1967.
- CHANG, T'ien-tsê, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*, Leiden, Late E. J. Brill, 1934.
- CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (xvi, xvii, xviii siècles)*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960.

- CHEUNG, Fok Kai, "The «Macau formula» at Work", in António de Vasconcelos de Saldanha y Jorge Manuel dos Santos Alves, *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês. Séculos XVI-XIX*, Lisboa, Instituto Português do Oriente, 1996, pp. 227-229.
- COLIN, Francisco, *Labor Evangélica de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas por el P. Francisco Colín de la misma Compañía*, (ed.) Pablo Pastells, Barcelona, Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1904, II.
- COSTA, Horacio de, *The Jesuits in the Philippines 1581-1768*, Cambridge, MA Harvard University Press, 1967.
- D'AVILA LOURIDO, Rui, "In silk waves vanished the american ethereal silver and gold: Macao-Manila trade during Ming and Early Qing period", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, pp. 248-281.
- DIFFIE, Bailey y WINIUS, George D., *A Fundação do Império Português, 1415-1580*, Lisboa, Vega, 1993.
- DISNEY, Anthony, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge University Press, 1978.
- EMMER, P. C., "The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609", *E-Journal of Portugal History*, 1 (2003), pp. 1-7.
- HIDALGO, Patricio, *Los Primeros de Filipinas: crónicas de la conquista del Archipiélago de San Lázaro*, Madrid, Miraguano, 1995.
- JACOBS, Hubert, *Documenta Malucensia (1542-1682)*, Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, vols. 109, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1974.
- LOUREIRO, Rui, "Macao and Manila in the context of Iberian Dutch rivalry in the South China Sea", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, pp. 282-296.
- MEILINK-ROELOFSZ, M. A. P., *Asian trade and European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, The Hague, Nijhoff, 1962.
- MONTEIRO, Anabela Nunes, "Repercussions of the Relationship between Portugal and Spain in Macao and the Philippines during the Third Royal Portuguese Dynasty (1580-1640)", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, pp. 111-124.
- MORGA, Antonio, *Sucesos de las Islas Filipinas*, Polifemo, Madrid, 1997.
- OLIVEIRA, João Paulo y GASPAS, Víctor-Luís, *Portugal y Oriente: El proyecto indiano del Rey Juan*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- OLLÉ, Manel, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Acantilado, 2002.
- PASTELLS, Pablo, *Historia General de Filipinas. Catalogo de los documentos relativos a las islas filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, Barcelona, 1925-1936, pp. cxvi-cxxxii.
- PINTO, Paulo Jorge de Souza, "Enemy at the Gates. Macao, Manila and the Pinhal episode", *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 16 (2008), pp. 13-43.

- PINTO, Paulo Jorge de Souza, *No Extremo da Redonda Esfera: Relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640*, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, Tesis Docotral, 2010.
- PIRES, Benjamim Videira, *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, Macau, Museu Marítimo de Macau, 1987.
- PRIETO, Carlos, *El oceano pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Alianza Editorial, 1972, p. 26.
- REID, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*. Vol. II: *Expansion and crisis*, XV, New Haven and London, Yale University Press, 1993.
- SCHURTZ, Lytle, *El galeón de Manila*, Trad., Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1939, pp. 135-145.
- SUBRAHMANYAN, Sanjay, *Comércio e Conflito. A Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, Ed. 70, 1994.
- TROTA JOSÉ, Regalado, "Probing the Macao-Philippines Ivory Route: Leads and Quations", in *Macao-Philippines Historical Relations*, Macao, University of Macao & CEPESA, 2005, pp. 83-106.
- VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*, Leuven, Leuven University Press, 2001.
- VAN VEEN, Ernst, "VOC Strategies in the Far East (1605-1640)", *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 3 (2001), pp. 85-105.
- ZUBILLAGA, Félix, *Monumenta Mexicana*, Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, Institutum Histor