



Las armadas de los Habsburgo en Oriente (1565-1640). Socorro novohispano e industria naval filipina

The Habsburg fleets in the East (1565-1640). New Spain relief and the Philippine naval industry

Doi: 10.25100/hye.v20i63.13499

Fecha de recepción: 17-01-24. Fecha de aceptación: 28-08-24.

Sebastián Amaya Palacios^{1*}
Investigador independiente
Correo electrónico: samayapalacios@gmail.com
Orcid: 0000-0001-8911-3332



¹ * Historiador (Universidad de Antioquia) y Magister en Historia (Universidad Nacional de Colombia). Se ha desempeñado como docente en la Universidad de Antioquia, Nacional de Colombia, Universidad Pontificia Bolivariana y EAFIT. Ganador del XIV premio de Estudios Iberoamericanos 2021 del grupo La Rábida, y autor del libro *Las galeras de Tierra Firme* (1578-1612). Samayapalacios@gmail.com.

Forma de citar este artículo: Amaya, Sebastián. "Las armadas de los Habsburgo en Oriente (1565-1640). Socorro novohispano e industria naval filipina" *Historia y Espacio*. Vol. 20 n°63 (2024): Páginas 1-31. Doi: 10.25100/hye.v20i63.13499.



Esta obra está publicada bajo la licencia CC Reconocimiento- No Comercial - Compartir Igual 4.0

Resumen

Con la colonización castellana de Filipinas emergió una rica ruta mercantil entre Acapulco y Manila. Al ser un derrotero marítimo, requería una enorme industria naval a ambos lados del Pacífico para sustentar las embarcaciones que realizaban este tráfico. Mediante la consulta de las misivas de gobernadores, cabildo y Audiencia de Manila, este texto propone una lectura de la historia naval del Pacífico a partir de las dificultades que implicó la construcción de la armada de Legazpi, los esfuerzos por crear guardacostas en Manila y la importancia de los socorros de plata mexicana y mano de obra filipina para asegurar el comercio transpacífico.

2

Palabras clave: Imperio Español, Nueva España, Filipinas, Galeón de Manila, armada, situados.

The Habsburg fleets in the East (1565-1640). New Spain relief and the Philippine naval industry

Abstract

The Spanish colonization of the Philippines established a fluid trade between Acapulco and Manila. As a maritime route, it was reliant on a robust naval industry to be developed in both pacific coastlines to sustain this traffic. Through letters written by the governor, cabildo and Audiencia, this paper sought to identify the significant challenges related to the construction of Legazpi's armada, the galleys deployed as guard coast vessels, and the New Spain's capital role in silver aids and the Philippine's native labor to secure the transpacific seaborne trade.

Keywords: Spanish empire, New Spain, Philippines, Manila Galleon, Navy, situates.

Sebastián Amaya Palacios

Las armadas de los Habsburgo en Oriente (1565-1640). Socorro novohispano e industria naval filipina

3

Introducción

Los intereses mercantiles europeos fueron uno de los principales motores para su expansión durante la época de los grandes descubrimientos. Aunque los proyectos de comercio directo con Asia existían desde centurias anteriores, el avance de los otomanos sobre Oriente Medio y el Levante ocasionó la desarticulación de los intercambios entre los extremos euroasiáticos, desvinculando a Occidente de la ruta de la seda o del incienso. Tal reorganización estimuló la exploración de nuevos derroteros para reconfigurar este tráfico. Así, a finales del siglo XV los ibéricos se enfrascaron en una carrera al Lejano Oriente: los portugueses optaron por explorar la ruta africana, mientras los castellanos -luego de la expulsión del último reducto nazarí en 1492-, decidieron respaldar el proyecto de Cristóbal Colón de llegar al este navegando al oeste. Ambos reinos deseaban monopolios propios para obviar a los intermediarios musulmanes².

Respaldada por el alegato colombino de haber logrado su cometido, la Corona de Castilla logró la delimitación de las esferas ibéricas en el Atlántico por el papa Alejandro VI (Rodrigo de Borgia), y aunque fueron validadas por los lusitanos mediante el Tratado de Tordesillas en 1494, varias monarquías cristianas las rechazaron. El resultado fue un aumento generalizado de los viajes de exploraciones europeas buscando emular la ruta comercial por Occidente hacia las Indias, y la búsqueda de establecer sus propios asentamientos en Asia.

Tras las noticias de la llegada de Vasco da Gama a la India en 1498, hallar una ruta definitiva a Oriente marcó el itinerario de las exploraciones españolas, pretendiendo identificar un paso americano que permitiera la navegación a las Molucas sin trasgredir el *mare clausum* portugués. Tal fue el caso de Juan Díaz de Solís en 1515, o la primera circunnavegación del globo (1519-1522) liderada por Fernando de Magallanes -quien había navegado al servicio de

² Sanjay Subramanyam, *Empires Between Islam and Christianity 1500-1800* (Albany: SUNY press, 2019).

los virreyes del *Estado da Índia*-, y culminada por Juan Sebastián de Elcano a través de la ruta africana³.

4 Pretendiendo consolidar este derrotero, tres años después, Elcano y Jofre García de Loaysa intentaron replicar la hazaña, aunque les fue imposible. Con la expedición dirigida por Álvaro de Saavedra, se culminó el primer esfuerzo castellano para llegar a los apetecidos mercados de las especias. Ante la falta de una ruta de regreso transpacífica, y la impracticable navegación por la zona de exclusividad lusitana, Carlos V -recién unido a la dinastía Avis por su matrimonio con Isabel de Portugal-, optó por ceder sus derechos sobre las Molucas a cambio de 350.000 ducados al firmar el Tratado de Zaragoza en 1529, delimitando las esferas de influencia ibéricas en el Pacífico. Es probable que tal decisión fuera resultado de la necesidad de metálico para financiar los preparativos de la defensa contra la invasión otomana a través de los Balcanes, y la inutilidad en la práctica de navegar desde las Indias al Sudeste asiático, pues si bien la travesía de cruzar el océano se repitió varias veces -incluso luego de la cesión castellana-, ni Gonzalo Gómez de Espinosa (1522), Álvaro de Saavedra (1527-1529), Hernando de Grijalva (1537), o Ruy López de Villalobos (1542) consiguieron regresar a México por el Pacífico⁴. Tal fue el reto logístico que hasta la segunda mitad del siglo XVI no se contó siquiera con un asentamiento castellano permanente en Filipinas, pues aunque podían llegar hasta allí, no era viable la permanencia de los colonos debido a la inexistencia de rutas de abastecimiento.

1. Un breve estado de la cuestión y algunas observaciones metodológicas

Los acercamientos historiográficos al proceso de colonización de las Filipinas han estado marcados por una lectura socio cultural en la que se han privilegiado el sometimiento de la población nativa, su evangelización y emergencia de una sociedad mestiza con profundas conexiones con los estados y culturas del Sudeste asiático⁵. A partir de la consolidación de algunos núcleos castellanos

³ Leoncio Cabrero Fernández, *Fernando de Magallanes* (Madrid: Historia 16, 1987); Carlos Martínez Shaw et al, *Congreso Internacional "Primus circumdedisti me"* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2019); Guadalupe Fernández Morente y Ignacio Fernández Vial, *Fernando de Magallanes. Expediciones Marítimas* (Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 2021).

⁴ Luis Laorden Jiménez, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico* (Madrid: Taograf, 2016), 84 -107.

⁵ Algunos textos que reflejan estas perspectivas y que configuran obras claves en la historiografía filipinista son: John L. Phelan, *The hispanization of the Philippines. Spanish aims and*

resultado de este primer contacto, se configuró un comercio a escala oceánica, sobre la cual se ha generado una nutrida producción académica que ha valorado aspectos del tráfico, que van desde cuantificar el metálico y productos que circularon por el archipiélago, a lecturas sobre la relevancia de Filipinas como nodo mercantil, y el incentivo que recibió la economía novohispana e imperial asociado a su comercio oriental, e incluso señalando cómo estos derroteros configuraron una mundialización temprana⁶. De estos acercamientos se ha escindido una perspectiva fiscal, que ha buscado determinar la relación costo - beneficio de la posesión castellana del archipiélago, señalando precisamente su dependencia a las inyecciones de capital mediante el sistema de situados, y la importancia de su control como proyecto político y militar⁷. Sin embargo, ha sido menor la atención dedicada a las condiciones materiales que posibilitaron la colonización, circulación de bienes y personas, y por ende el intercambio comercial en sí mismo.

5

Este texto plantea un análisis de la proyección del poderío naval castellano en el Lejano Oriente a partir de la ocupación de las Filipinas, y cómo desde la Nueva España se sostuvo e incentivó este despliegue marítimo, tanto mediante el envío de material bélico, como de metálico para socorrer los costos en que incurría la caja de Manila. En este sentido, se reflexiona sobre aspectos institucionales y económicos vinculados a la construcción y avituallamiento de las embarcaciones⁸, aportando una perspectiva sobre las capacidades navales encaminadas a la defensa del archipiélago y al comercio

filipino responses, 1565-1700 (Madison: Wisconsin University Press, 1985); Patricio Nuchera Hidalgo, *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago* (Madrid: Ediciones Miraguano y Polifemo, 1995).

⁶ Salvador Bernabéu y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila* (Madrid: CSIC, 2013); Ana Ruiz, *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales* (Granada: Editorial Alhulia, 2016); Arturo Giraldez, *The Age of Trade: Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy* (Nueva York-Londres: Rowman & Littlefield Publishers, 2015); Antonio-Miguel Bernal, "La Carrera del Pacífico. Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias", en *España y el Pacífico*, Leoncio Cabrero Fernández (ed.) (Madrid: SECC, 2004), 485-526.

⁷ Leslie E. Bauzon, *Deficit Government: Mexico and the Philippine Situado, 1606-1804* (Tokio: Centre for East Asian Cultural Studies, 1981); Luis Alonso, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800* (México: Instituto Mora - Universidad da Coruña, 2009).

⁸ Esta novedosa perspectiva ha sido explorada a escala imperial en: Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México: UNAM - Iberoamericana, 2011). Del mismo autor han sido publicados una serie

que se desarrolló durante el periodo de los Austrias enfocado en tres grandes momentos: las dificultades logísticas que enfrentó la expedición de Legazpi como primera expedición colonizadora proyectada desde Nueva España a Filipinas; las dinámicas defensivas del archipiélago a finales del siglo XVI, y cómo se pretendió controlar el archipiélago repeliendo a potencias rivales; y los esfuerzos por mantener la flota transpacífica como pilar y sustento de los asentamientos castellanos.

6

Para ello se consultaron algunos legajos del fondo Filipinas del Archivo General de Indias, en especial aquellos asociados a las misivas remitidas por el cabildo secular de Manila, el gobernador, y según el periodo, la Audiencia, rastreando alusiones a la proyección del poder naval castellano, es decir, construcción y avituallamiento de embarcaciones, y aspectos operativos y económicos ligados a su funcionalidad en sus vertientes bélica y mercantil. De ello resultó una lectura institucional de los esfuerzos logísticos realizados desde la Nueva España para alcanzar el deseado asentamiento en Oriente, e *in situ* desde Filipinas para conservar el control de sus enclaves y mantener la seguridad de la ruta comercial con las Indias. El objetivo del texto es señalar tanto el rol de México y el virreinato novohispano como impulsor de la exploración del Pacífico y colonización de Filipinas, como su destacado papel como soporte de la joven colonia.

2. La industria naval novohispana y la expedición de Legazpi

Con el ascenso de Felipe II al trono (r. 1556-1598), la pretensión de lograr una comunicación transpacífica recibió un impulso renovado. El interés regio fue canalizado por virrey novohispano Luis de Velasco, quien se valió de la tradición náutica acumulada en Zihuatanejo, Tehuantepec, Huatulco y La Navidad, así como el cabotaje en el Pacífico impulsado por Hernán Cortés⁹ para materializar los designios del rey.

de artículos y capítulos de libros especializados en Filipinas a los cuales se hará alusión a lo largo del texto.

⁹ Guadalupe Pinzón Ríos, “Descubriendo el Mar del Sur de los puertos novohispanos en las exploraciones del Pacífico (1522-1565)”, en *El mundo de los conquistadores*, Martín Federico Ríos Saloma (ed.) (México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM-Sílex, 2015), 749-774.

Este fue un gran estímulo y reto para las capacidades navales en el Pacífico novohispano¹⁰, pues para la época no existían propiamente astilleros, sino que las embarcaciones se construían en riberas marinas o fluviales, y en tanto los diseños correspondían a las instrucciones de cada carpintero de d'aixa o ribera, no había un proyecto preestablecido para su elaboración¹¹. Además, la falta de personal especializado dilató la construcción de la flota, iniciada en diciembre de 1557, y terminada ocho años más tarde. En total se requirieron nueve carpinteros para la construcción de cuatro embarcaciones¹², así como cuatro calafates, algunos herreros y maestros cordoneros, quienes fueron apoyados por esclavos y nativos de repartimientos cercanos para las actividades no especializadas, como la tala y traslado de madera. La mano de obra indígena de Xilotlán fue clave, pues luego del terremoto de 1563, donde se involucraron en la reconstrucción de las edificaciones destruidas, su destreza como carpinteros se canalizó a la culminación de la flota¹³. Las obras en el Puerto de la Navidad fueron impulsadas por Juan Pablo Carrión¹⁴.

Las autoridades castellanas nombraron líder de la empresa bajo el título de adelantado a Miguel López de Legazpi, anteriormente escribano real y mayor del cabildo, oficial de la Casa de la Moneda y alcalde de la ciudad de México. Como cosmógrafo se envió al agustino Andrés de Urdaneta¹⁵, veterano de la expedición de Loaysa. Finalmente, la escuadra se compuso por la capitana *San*

¹⁰ Marcelo Adano Bernasconi, "Barcos novohispanos en la búsqueda de la Especiería", en *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*, Jaime Olveda (Coord.), (Zapopan: Colegio de Jalisco, 2017), 49-62.

¹¹ Luis Muro, *La expedición de Legazpi - Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)* (México: SepSetentas 179, 1975), 58.

¹² Celestina P. Boncan, "Miguel López de Legazpi: el adelantado de las Filipinas", en *Relaciones intercoloniales*, 17.

¹³ Marcelo Adano Bernasconi, "Barcos novohispanos en la búsqueda de la Especiería", en *Relaciones intercoloniales*, 58.

¹⁴ Un informe sobre esta gestión puede consultarse en: Representación del capitán Juan Pablo de Carrión al presidente del Consejo de Indias, 5 de marzo de 1565. Archivo General de Indias (AGI), PATRONATO, 263,N.1.R.1.

¹⁵ Pedro de Alvarado le había encargado la exploración del Pacífico, sin embargo, la muerte del conquistador durante la guerra del Mixtón (1541), abrió la puerta para que el virrey Antonio de Mendoza reemplazara a Urdaneta por López de Villalobos, quien además era su pariente para la expedición de 1542. Leoncio Cabrero, "Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico", en *Historia general de Filipinas* (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000), 155.

Pedro, almiranta *San Pablo*, y dos pinazas llamadas *San Juan* y *San Lucas*, con 500, 400, 100-80 y 40 toneladas respectivamente¹⁶.

8 El abastecimiento fue particularmente difícil, pues la expedición coincidió con la reorganización de la Carrera de Indias y el tráfico trasatlántico, y gran parte de las capacidades novohispanas iban a cubrir la ruta sevillana. Situación similar se experimentó respecto a las vituallas navales, pues solo una parte pudo adquirirse a partir del mercado centroamericano y artesanal novohispano: la jarcia se compró en Nicaragua, Veracruz y Sevilla, y alguna más 'de pita' debió confeccionarse en Zacatula y el altipano mexicano; las velas pretendieron obtenerse en Veracruz, pero allí solo se hallaron de segunda, procedentes de navíos encallados, mientras que en Tehuantepec pudieron comprarse algunas de mediana calidad; anclotes y rezones provinieron de Veracruz y Sevilla, mientras que los aros de hierro para la tonelería se compraron en Veracruz, y en La Navidad y Acapulco se labraron los toneles¹⁷.

Del proceso de construcción y preparación de la flota de Legazpi pueden plantearse una serie de reflexiones respecto a la proyección naval hispánica en el Pacífico: el conocimiento acumulado de carpintería prehispánica fue central para construir embarcaciones en el Pacífico novohispano; la especialización náutica mexicana se concentraba en Veracruz, resultado de la escala transatlántica de la Carrera de Indias, y, aunque en escaso número, fue posible redirigir algunos oficiales y artesanos especializados desde el Caribe hasta La Navidad; por último, si bien continuaba la dependencia de materiales desde Sevilla, se venía desarrollando una industria propia, así como un mercado que facilitaba y respaldaba el despliegue de capacidades navales de México al Lejano Oriente.

Bajo estas adversidades, y compitiendo con el eje atlántico, se realizó un gran esfuerzo que alcanzó el límite de lo posible para preparar esta flota en términos materiales. Uno de los puntos centrales, una vez superada la fase constructiva de la escuadra, fue asegurar el personal, que se saldó con 150 marineros y 200 soldados. Esto además generó una tercera dificultad: encaminar la producción novohispana a La Navidad, para asegurar el abastecimiento de tan nutrida tripulación.

Una vez ultimados los preparativos, en noviembre de 1564, la flota se hizo a la mar. Las embarcaciones, materiales náuticos, marineros y demás tripulantes

¹⁶ Luis Laorden Jiménez, *Navegantes españoles*, 84 y 108-111.

¹⁷ Marcelo Adano Bernasconi, "Barcos novohispanos en la búsqueda de la Especiería", en *Relaciones intercoloniales*, 62.

cumplieron sus expectativas a satisfacción; las vituallas, al contrario, no fueron suficientes. Antes de llegar al archipiélago de San Lázaro o Filipinas, ya se habían agotado las raciones embarcadas. En enero, al arribar a Guam -isla de los Ladrones-, en el archipiélago de las Marianas, logró adquirirse algo de alimento con lo cual fue posible continuar la navegación. Pero en Filipinas, la exploración de Samar, Leyte, Bohol y Cebú poco mejoró la situación de la expedición, pues los grupos nativos de dichas islas mantenían una economía de subsistencia, dejando poco margen a excedentes para ser comercializados o cedidos¹⁸. Mucho más grave fue el vertiginoso deterioro de las relaciones con los naturales, pues la apropiación de sus víveres por parte de los castellanos minó la convivencia pacífica.

En tales dificultades, Legazpi logró un acercamiento diplomático en Bohol con el líder filipino Sikatuna mediante la ceremonia conocida como *sandugo*, que consistía en ingerir vino mezclado con la sangre de ambos individuos, simbolizando así la hermandad, y sellando el vínculo político adquirido. Además, aplacó la resistencia nativa mediante el uso de capacidades militares avanzadas, como sería el caso de la desbandada de los aborígenes de Cebú, en abril de 1565, ante la superioridad de la artillería embarcada en su armada. Aun así, el proceso de asentamiento castellano fue realmente lento debido a la multiplicidad de entidades políticas que componían el archipiélago filipino¹⁹.

Casi de inmediato se iniciaron los preparativos para regresar al virreinato. Abordo de la nao *San Pedro*, Urdaneta y Felipe de Salcedo, un nieto de Legazpi, zarparon en junio de 1565 en dirección a Japón, siguiendo la corriente de *Kuro Shivo*, y luego de un giro al oeste, arribaron a la Alta California, por donde descendieron hasta Acapulco tras 130 días de travesía, el 8 de octubre. Curiosamente, este no fue el primer tornaviaje. Dos meses antes el patache *San Lucas* -que también había llegado a Filipinas, pero se había separado del grueso de la escuadra-, regresó a La Navidad en 109 días -¡21 días menos!-. Esta hazaña, lograda por Alonso de Arellano, no fue buen vista, pues se le acusó de desertor. De igual manera, uno de los grandes objetivos del tornaviaje era informar del éxito de la misión y asegurar el envío de herramientas, material

¹⁸ Manuel Ollé, "El mediterráneo del mar de China: las dinámicas históricas de Asia Oriental y la formación del modelo colonial filipino", en María Dolores Elizalde, Josep M. Fradera y Luis Alonso (Ed.), *Imperios y naciones en el Pacífico. Vol. I. La formación de una colonia: Filipinas* (Madrid: Asociación Española de Estudios Pacíficos-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001), 59-60.

¹⁹ Jaume Gorriz Abella, *Filipinas antes de Filipinas. El archipiélago de San Lázaro en el siglo XVI* (Madrid: Polifemo, 2010).

10 bélico y hombres, que logró remitirse en mayo de 1566 a bordo del galeón *San Jerónimo*. A pesar de una accidentada navegación, que incluyó el asesinato del capitán Pedro Sánchez Pericón, y el ajusticiamiento y abandono de algunos hombres más, en octubre el socorro ya había arribado a Cebú²⁰, aunque según Legazpi no incluía los elementos que se habían solicitado²¹. Las peticiones de ayuda no pararon, al contrario, se intensificaron. La colonización de Filipinas estaba en un punto crítico, y el arribo de apoyo humano y material desde México representaba su éxito o fracaso.

²⁰ Luis Laorden Jiménez, *Navegantes españoles*, 84 -112-118.

²¹ Carta de Miguel López de Legazpi, 23 de julio de 1567. AGI, FILIPINAS, 6.R.1.N.7.



Figura 1. Mapa físico de Filipinas.

Fuente: <https://www.mapas-del-mundo.net/mapas/asia/filipinas/mapa-fisico-de-filipinas-small.jpg>

Por supuesto, la noticia de la expedición novohispana alertó a los lusos, quienes habían disfrutado de un virtual monopolio mercantil en el sudeste asiático como resultado de la expansión del *Estado da Índia*²². Estos interpretaron

²² Luego de los viajes de Vasco da Gama por la ruta africana, para 1503, Alfonso de Albuquerque lideró la eliminación de los principales puertos musulmanes, estableciendo un sistema de alianzas políticas, con lo cual se extendió una nutrida red de fuertes que controlaron el tráfico mercantil en el océano Índico. De esta manera, la ocupación lusitana inició en las costas de Malabar, donde sus pequeños rajás eran dependientes del comercio: Cochín, 1503; Cananor, 1505; Goa, 1510; Malaca, 1511. De allí lograron expandirse incluso a las Molucas (1512), Cantón (1517) y Siam (1518). Para mediados de siglo, se calculan alrededor de cincuenta fuertes en el sudeste asiático. Ver: Sanjay Subrahmayan, *The Portuguese Empire*

la fundación de San Miguel de Cebú, en mayo de 1565, como una prueba irrefutable de la intención castellana de establecerse de manera permanente en Filipinas, las cuales, según el tratado de Zaragoza (1529), pertenecían a la órbita portuguesa. Consciente de su propia debilidad, y para asegurar la cabeza de playa que ocupaba con sus hombres, el adelantado actuó en varias direcciones. En primer lugar, pretendió asegurar socorros que le permitieran disponer de capacidades bélicas sólidas. Para ello, en 1567 envió el patache *San Juan*, comandado por Juan de la Isla al virreinato, que se convirtió en la fuente de abastecimiento y despliegue logístico que sustentaba la ocupación filipina. En segundo lugar, procuró demostrar la valía de su posición y, sobre todo, atraer el interés de la administración novohispana sobre los réditos que podría obtener de mantenerla. Así, despachó, en junio de 1568, a su nieto Felipe de Salcedo con un cargamento de canela, lo cual probaría la posibilidad de establecer un comercio fluido con las islas de la Especiería, culminando el propósito de la ruta a Oriente. Sin embargo, este segundo objetivo no fue efectivo, pues un temporal en las Marianas forzó a que la embarcación regresara a Cebú.

Por fortuna para Legazpi, los preparativos para la ofensiva portuguesa no fueron inmediatos, y tuvo suficiente margen para negociar con el capitán Gonzalo Pereira, quien comandaba una armada zarpada desde la India, quien manera amistosa solicitó al adelantado no ocupar territorio portugués. No sería hasta finales de octubre de 1568, que una flota portuguesa -compuesta por cuatro navíos, cinco galeotas y algunas fustas- comandada por Pereira asoló temporalmente Cebú, la cual, a inicios de enero de 1569, debió retirarse ante la imposibilidad de rendir el pequeño reducto defensivo edificado por los castellanos²³.

La situación había llegado a unos topes insostenibles, al punto que se incineró la nao almiranta *San Pablo*, considerada inútil, para valerse de su clavazón en la construcción de un nuevo navío. Tal decisión debió parecer apresurada, pues poco después se conoció que la capitana *San Pedro* había naufragado en la isla de los Ladrones debido a un fuerte temporal. De manera urgente se remitió el navío *San Lucas* a Nueva España solicitando socorro, pues era evidente que las capacidades navales de su expedición se habían reducido en extremo, y la posición terrestre que ocupaba podría ser nuevamente asaltada por los portugueses. En este punto, Legazpi pretendió un mejor espacio para

in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History (UK: Wiley-Blackwell, 2012), 60-61; C.R. Boxer, *The Portuguese seaborne empire, 1415-1825* (Londres: Hutchinson, 1969).

²³ Carta de Guido de Lavezaris, 5 de junio de 1569. AGI, FILIPINAS, 6.R.1.N.14.

asentarse, trasladándose a Panay, e impulsando la exploración del archipiélago, buscando el emplazamiento con los máximos provechos defensivos, navales, políticos y económicos.

Así, identificando que los provechos mercantiles de las especias no eran tan rentables como se esperaba, los castellanos se orientaron a los mercados chinos, y en especial, al sistema de comercio de juncos que cruzaba Filipinas en dirección a Joló, Borneo y las Molucas (*Tung-Yan-Chen Lu* o Ruta del Este), al norte del archipiélago. Pretendiendo conocer más a fondo las virtudes de la isla de Luzón como punto de paso de este comercio, Legazpi comisionó a Martín de Goiti para explorarla, quien sometió a los rajás Matanda y Solimán -ambos descendientes de los sultanes de Borneo-. Durante esta pacificación se presentaron los primeros enfrentamientos navales o *bangga*, donde una coalición de 20 a 30 caracoas de navotas y tondos, se enfrentó a Goiti, quien disponía de nueve *prahus* tripuladas con 70 arcabuceros y cientos de visayos, que actuaron como tropas auxiliares en contra de los tagalos. La superioridad castellana se saldó en 300 navotas fallecidos, incluidos sus principales líderes, entre diez a doce caracoas capturadas junto con 200 guerreros (*bihag*) y más de 200 hombres de a pie. En total 400 prisioneros fueron reducidos a esclavitud, y repartidos entre la Corona, capitanes, oficiales y soldados²⁴.

Una vez resquebrajada la resistencia de *Maynilad*, Miguel López de Legazpi se asentó cerca al río Pasig, donde fundó la ciudad castellana de Manila, el 3 de junio de 1571. La exploración de la gran isla de Luzón fue confiada a Juan de Salcedo, otro nieto del adelantado, a quien correspondió el sometimiento de zambales, pampangos y cagayanes. Sin embargo, la intromisión española en Filipinas, expansión y asalto a los pequeños rajás, propició un conflicto de intereses con Sumatra y Java, que no solo eran bastiones de la difusión del islam, sino que también fungían, junto con Borneo, como intermediarios de bienes chinos. Por ello, la rivalidad entre estos núcleos de poder podría interpretarse, no solo como una competencia por la primacía mercantil, sino también como una continuación de la idea de cruzada contra los moros. En ambos escenarios -el mercantil y militar- la presencia de una poderosa flota era necesaria, tanto para la movilización de mercancías, como para el transporte de soldados en caso de conflicto.

A partir de este momento, el rol de la Nueva España no se limitó a proveer una ocasional tropa y flota para conquistas esporádicas, sino que debió

²⁴ Felice Noelle Rodríguez Mallillin, "Words of war: Philippine warfare in the 17th century", *Imperios y naciones en el Pacífico*, 282-283.

constituir una infraestructura naval permanente para atender la ruta mercante que recién se proyectaba entre Manila y Acapulco. También implicó un robusto entramado militar y fiscal para asegurar el envío regular del metálico, hombres y material bélico necesario para defender estas islas. Tal rol terminaría convirtiendo a México en una suerte de sub-metrópoli -siguiendo la propuesta de Carlos Marichal²⁵-, que hasta la desarticulación del Imperio Español a inicios del siglo XIX, mantendría su presencia constante en el archipiélago. Así, Filipinas sirvió como bastión o flanco del oeste americano, manteniendo lejos de la Indias a todos sus competidores coloniales, al tiempo que permitía canalizar los bienes orientales a los mercados hispánicos en América y Europa, a partir de la redistribución novohispana.

3. La flota transpacífica y la defensa naval del archipiélago

El enclave que empezaba a constituirse en Filipinas contaba con unas características, internas y externas, que marcaron el itinerario de la administración castellana, así como la naturaleza de las capacidades bélicas desplegadas. Por un lado, a medida que los hombres de Legazpi entraron en contacto con los nativos, se hizo evidente que la relación costo-beneficio no era provechosa, por lo cual establecieron unas cuantas ciudades y villas en los litorales, concentrando en ellas la población española. Desde estos contados asentamientos se proyectó la reducción e integración tributaria de los filipinos, aunque este proceso fue lento y difícil debido a la diversidad y dispersión de las etnias originarias, confiando la evangelización y desarrollo agrícola del interior a las órdenes religiosas²⁶. Por otra parte, la condición de archipiélago convertía la proyección náutica en un imperativo para la supervivencia y comunicación de estas fundaciones. Además, al encontrarse Filipinas rodeada de Estados asiáticos con pretensiones mercantiles o militares, factorías portuguesas, y un inmenso océano que la separaba del territorio hispánico más cercano, la

²⁵ Esta propuesta señala la carga que recayó sobre México al momento de coordinar administrativamente la proyección imperial sobre el Gran Caribe, y el Lejano Oriente vía Filipinas. Ver: Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810* (México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México, 1999).

²⁶ Manuel González Pola, *Evangelización de los dominicos en Filipinas en los siglos XVI y XVII* (Madrid: Institutos Pontificios de Filosofía y Teología, 1992); Elizalde, María Dolores y Xavier Huetz De Lempis, "Un singular modelo colonizador: el papel de las órdenes religiosas en la administración española de Filipinas, siglos XVI al XIX", *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial* No.17 (2015): 185-222 [en línea] <https://raco.cat/index.php/IllesImperis/article/view/299480>.

conformación de una armada poderosa no podía desestimarse. Desde 1568 se proponía la construcción de una escuadra de galeras y fragatas en el Pacífico, valiéndose de su abundante madera y tablazón, aunque jarcia, clavazón y otro material debía remitirse desde Nueva España, al igual que esclavos para el muelle, y maestros que pudieran dirigir su construcción²⁷.

A pesar de la normalización de las relaciones con los portugueses en las Molucas, así como con el sultán de Borneo, y los principales de Mindanao y otros territorios, la afluencia de mercancías a través de la bahía de Cavite ejercía una poderosa atracción a terceros. La recién fundada Manila debió enfrentar el asalto del pirata chino Lin Fung -Limahón- en noviembre de 1574²⁸. Durante el ataque, el maestre de campo Goiti murió, por lo cual hasta la llegada del nieto de Legazpi, el capitán Juan de Salcedo, y la armada que comandaba para la pacificación de las islas, la ciudad estuvo en precarias condiciones. Los refuerzos permitieron levantar el cerco, aunque se incineró la *urbs*, y algunas embarcaciones españolas.

La reconstrucción de la ciudad fue una tarea ardua, y correspondió en gran medida al gobernador Francisco de Sande (1575-1580), quien con gran lucidez asoció la continuidad de la presencia y poder castellano a una armada poderosa. Sus proyectos marcaron un parteaguas en el poderío naval hispánico, pues construyó las primeras galeras²⁹. Fue precisamente con esta armada -siete galeras, siete galeotas, cinco caracoas y un galeón³⁰-, que se proyectó la potencia bélica por fuera de los núcleos españoles, al intervenir a favor del sultán Sirela de Borneo³¹, y posteriormente, durante las empresas de Joló y Mindanao. Asimismo, jugó un rol primordial en la patrulla de los litorales, y desplazamiento de tropas embarcadas, generando operaciones anfibias como

²⁷ Carta de Legazpi, 26 de junio de 1568. AGI, FILIPINAS, 6,R.1,N.8.

²⁸ Kris Lane. *Pillaging the empire. Global piracy on the High Seas, 1500-1750* (New York: Routledge, 1998), 161-166.

²⁹ Sebastián Amaya Palacios, "Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)", *RESI: Revista de estudios en seguridad internacional*, Vol.3, No. 2 (2017): 169-188.

³⁰ Galeras, artillería y munición que se trajo de Burney, 27 de julio de 1578. AGI, FILIPINAS, 6,R.3,N.30.

³¹ En 1581 el sultán fue nuevamente derrocado por su hermano, y se envió una nueva expedición para restaurarlo en el trono.

la de Cagayán, cuando el capitán Juan Pablo Carrión expulsó una incursión de piratería japonesa, y fundó Nueva Segovia en la zona norte de Luzón³².

16 No obstante, además del desgaste de las embarcaciones, los numerosos estrechos y bajíos hacían demasiado azarosa la navegación en el archipiélago. Así, para el periodo de gobierno interino de Diego Ronquillo (1583-1584) ya no servían galeras, y la defensa de Filipinas dependía de embarcaciones portuguesas. Tal sería la reducción de medios defensivos, que, durante la segunda circunnavegación inglesa, realizada por Thomas Cavendish (1586-1588), no pudieron interceptarlo, a pesar de su correría alrededor de Panay, amenazando uno de los focos de fabricación naval. Pero, si existían dinámicos epicentros de construcción, ¿por qué las escuadras guardacostas estaban tan debilitadas?

Lo primero a considerar es que, si bien la defensa de los litorales filipinos era una preocupación de alto nivel, la continuidad de la ruta transpacífica era prioritaria, pues no solo generaba unas elevadas ganancias, sino que era la línea misma de abastecimiento logístico de la colonia. Resulta entonces representativo que se canalizaran los esfuerzos en la conservación de una flota ultramarina funcional. ¿Qué había sucedido entonces a finales de la década de 1570 para que en la siguiente las galeras fuesen abandonadas?

En 1576 zozobró el navío *Espíritu Santo* en una isleta cercana a Manila, falleciendo todos sus tripulantes³³, privando a la flota de marineros experimentados. Para 1577, el *Santiago* debió regresar a Filipinas a causa de un temporal, y se perdió en Ibalón, llevándose al fondo del mar toda su carga -aunque los pasajeros sobrevivieron en esta ocasión-. Como reemplazo, se logró avituallar y despachar el navío *San Felipe*, pero realmente mantener la comunicación y comercio con Acapulco se había dificultado enormemente. Estas tragedias fueron comunes, y generaban angustia en los vecinos, pues gran parte de sus haciendas se invertían en el comercio transpacífico mediante el sistema de boletas³⁴, por lo que un hundimiento prendía todas las alarmas. La lentitud en la circulación de información aguzaba un pánico generalizado, pues todos conocían las dificultades de la navegación, y los peligros de un asalto enemigo. La posibilidad de un naufragio siempre estaba presente.

³² Carta de Ronquillo, 1 de julio de 1582. AGI, FILIPINAS, 6.R.1.N.52.

³³ Carta del Cabildo de Manila, 2 de junio de 1576. AGI, FILIPINAS, 27.N.8.

³⁴ Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México: Colmex, 2012), 55-63.

En casos excepcionales se lograba rescatar la carga, artillería, e incluso se recuperaba material útil de las embarcaciones. Tal fue el atípico caso del galeón *Nuestra Señora de la Encarnación*, que regresaba de Acapulco a mediados de siglo XVII, y se perdió en la playa de Bula, a tan solo setenta leguas de Manila, pero su casco pudo desguazarse y recobrase todo su clavazón³⁵, o también del galeón *San Francisco Javier*, del cual se rescató el metálico y la artillería³⁶. Infortunadamente, lo común era la pérdida absoluta de la embarcación, como el caso de la almiranta *San Antonio* en 1604, que colisionó con unos bajos zarpando de Manila³⁷, o de la nao capitana de 500 toneladas *Santiago el Mayor*, construida en Marinduque y hundida cerca a Capul³⁸. En ocasiones mucho más traumáticas, las cargas eran capturadas por terceros, enriqueciendo y fortaleciendo a rivales mercantiles o militares. Uno de los casos más afamados sucedió con el galeón *San Felipe*, a finales del siglo XVI en Hirado, cuando el gobierno de Toyotomi se hizo con las riquezas que transportaba³⁹. En este tipo de situaciones, muy rápidamente se buscaban culpables, y en este caso, el gobernador Francisco Tello apresó a Luis Pérez Dasmariñas y al capitán Landecho, a quienes se responsabilizó por el deficiente apresto y aderezo del barco.

17

Al contrario de los naufragios, la captura de embarcaciones por parte de enemigos fue poco común⁴⁰. Durante el periodo de los Habsburgo, tan solo el *Santa Ana*, comandado por Tomás de Azola sería sometido por Cavendish (1587), en cercanías al cabo San Lucas en California, quien tras tomar la carga que podía transportar, barrenó el galeón, y regresó a Inglaterra luego de una ágil correría en el Pacífico.

En los años siguientes, la flota seguiría debilitándose por distintos motivos, cerrando una de las décadas más traumáticas para las armadas pacíficas hispanas. La cacería de responsables no tardó, y uno de los mayores -según

³⁵ Carta de los regidores de Manila, 6 de agosto de 1650. AGI, FILIPINAS, 31.N.23; Carta de los oficiales reales de *Filipinas*, 12 de julio de 1659. AGI, FILIPINAS, 31.N.46.

³⁶ Carta del Cabildo de Manila, 15 de julio de 1656. AGI, FILIPINAS, 31.N.40.

³⁷ Carta del Cabildo de Manila, 5 de julio de 1605. AGI, FILIPINAS, 27.N.53.

³⁸ Carta de los oficiales reales, 24 de agosto de 1608. AGI, FILIPINAS, 29.N.100; Carta de Juan Tello a Rodrigo Vivero, 20 de julio de 1608. AGI, FILIPINAS, 20.R.3.N.29.

³⁹ Carta de Francisco Tello, 18 de mayo de 1597. AGI, FILIPINAS, 18B.R.7.N.62.

⁴⁰ Los ingleses capturaron cuatro embarcaciones asociadas al Galeón de Manila además del *Santa Ana* en 1587: *Encarnación* (1706); *Covadonga* (1743); y *Santísima Trinidad* (1762). Willian Lytle Schurtz, *El galeón de Manila* (Madrid: Edición de Cultura Hispánica, 1992).

las autoridades filipinas- fue el virrey novohispano Villamanrique, por su inconstancia y laxitud con el envío de socorros, además de haber vendido el *San Martín*, al parecer por una cantidad irrisoria⁴¹. La situación debió ser desesperada, pues de las cinco unidades de 1587, una fue capturada, dos en Filipinas eran inoperantes -una por una tormenta en Cavite y otra por falta de aderezo-. Finalmente, un patache debió completar la travesía transpacífica. Cabe señalar que esta embarcación, debido a su tonelaje, no podía nutrir una feria comercial como la de Acapulco⁴².

Con el inicio de la guerra luso-holandesa en 1595, y la circunnavegación de Oliver van Noort (1598-1601), las capacidades defensivas recibieron un reto sin precedentes, pues a los accidentes de navegación y tormentas, se sumaron los combates constantes contra embarcaciones europeas bien preparadas. De igual manera, la creación de la *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) mediante capitales privados, y con un monopolio para conducir todas las actividades comerciales en Oriente aprobado por los Estados Generales neerlandeses, así como capacidad para declarar la guerra, acuñar moneda y establecer colonias, supuso el asentamiento permanente de los bátavos en Java, Sumatra, Borneo y Molucas⁴³. Desde allí, los holandeses consolidaron nuevas rutas comerciales que minaban los monopolios ibéricos⁴⁴, y amenazaban las posesiones hispánicas, reduciendo los rendimientos que nutrían las cajas reales de ambas coronas. Fue precisamente a partir de 1604 que, con mayores gastos bélicos y deterioro del comercio, el déficit fiscal se hizo constante⁴⁵. Esto tendría profundas consecuencias en las dinámicas de construcción naval.

⁴¹ Esta embarcación pasó a cubrir la ruta a Macao. Carta del Cabildo de Manila, 30 de junio de 1588. AGI, FILIPINAS, 27,N.19.

⁴² Ostwald Sales Colin, *El movimiento portuario de Acapulco: el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648* (México: Plaza y Valdez, 2000); Carmen Yuste (ed.), *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII* (México: UNAM - Instituto de Investigaciones Históricas, 2019); Mariano Ardash Bonialian, "Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico", en Jaime Olveda, *Relaciones intercoloniales*, 127-146.

⁴³ Jonathan I. Israel: *Conflicts of empires. Spain, the low countries and the struggle for world supremacy, 1585-1713* (Londres: Hambledon Press, 1997); *The dutch republic. Its rise, greatness, and fall, 1477-1806* (Oxford: Clarendon Press, 1995).

⁴⁴ Tal sería el caso de la comercialización del clavo luego de la ocupación neerlandesa de la isla de Maquien, que era la mayor productora. Carta de los oficiales reales, 24 de agosto de 1608. AGI, FILIPINAS, 29,N.100.

⁴⁵ Luis Alonso, "La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en *Filipinas, 1565-1816*", en Carlos Marichal y Johanna Von Grafenstein (Coord.), *El secreto del Imperio Español: Los*

Durante la Unión Ibérica (1580-1640), desde Filipinas se logró canalizar el apoyo novohispano al respaldo portugués, logrando en 1606 expulsar a los holandeses de las Molucas. Sin embargo, este territorio se ligó a la jurisdicción española, y no al *Estado da Índia*, lo cual generó un hondo descontento en las autoridades lusas. A pesar del fracaso neerlandés por controlar el monopolio de las especias, la situación ibérica no mejoró, pues de allí pasaron a interesarse por el tráfico de seda y plata con China y Japón, además de ampliar sus teatros operativos hasta Cavite, asediando constantemente Manila. Para dificultar más la situación, la tregua de los Doce Años (1609-1621) pactada en Europa, no se aplicó en Oriente, donde tanto lusos como castellanos fueron presionados por la VOC.

19

Con el ascenso al trono de Felipe IV (1621-1665), y el gobierno del valido conde-duque de Olivares, se pretendió centralizar el poder en Madrid, uniformando los reinos que formaban parte de la monarquía compuesta, así como repartir el gasto bélico imperial, pues Castilla no estaba en capacidad de seguir amortiguando los elevados costos de la política de sus monarcas⁴⁶. Aun así, este proyecto sufrió fuertes tropiezos en Portugal ante la priorización del eje atlántico (Lisboa-Angola-Brasil), la reforma a la *Carrera da Índia* y la participación de la Corona en el monopolio de la pimienta. Toda esta situación terminó por desarticular las posibilidades de una sinergia y apoyo -como los socorros castellanos remitidos de Manila a Goa en 1630, a pesar de la fuerte oposición de los vecinos al gobernador Niño de Tabora (1626-1632)-⁴⁷, así como respuestas conjuntas a la amenaza neerlandesa ante la ocupación de Formosa y Yakarta. Finalmente, desde estas posiciones privilegiadas, los batavos amenazaron las rutas mercantes filipinas e incluso Manila.

La respuesta de la administración hispana fue mantener una constante producción de embarcaciones, y la permanente circulación de mano de obra especializada, para lo cual fue imprescindible el envío de materiales y metálico desde Nueva España, que a partir de sus reales cajas mantuvo el esfuerzo naval en el Pacífico a lo largo del periodo colonial.

situados coloniales en el siglo XVIII (México: Colmex - Instituto Mora, 2012), 255-256.

⁴⁶ Juan E. Gelabert, *La bolsa del rey: rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)* (Barcelona: Crítica, 1997).

⁴⁷ Petición del Cabildo de Manila, 10 de septiembre de 1633. AGI, FILIPINAS, 27.N.176.

4. Socorros novohispanos y la construcción naval en Filipinas

20

Para comprender las dinámicas de financiación militar, deben considerarse los principales ramos de las cajas filipinas. Como la principal actividad económica era el comercio, el grueso de los ingresos correspondía a su recaudo. Los importes por alcabalas, almojarifazgos y fletes que se cobraban en Acapulco eran consignados en devolución, transportándose en el tornaviaje hasta Manila, e ingresando allí a su caja real. No obstante, a pesar de la inmensa riqueza que circulaba entre el circuito portuario Manila-Acapulco, estas rentas no cubrían el gasto militar, abriendo un déficit generalizado⁴⁸. Ante la imposibilidad de atender las necesidades defensivas mediante la hacienda ordinaria, se proyectó la transferencia de dineros novohispanos, que llegaban como hacienda extraordinaria a Filipinas bajo el rubro de socorro⁴⁹.

Cabe señalar que estos iniciaron en paralelo con la ocupación del archipiélago, aunque durante el siglo XVI las ayudas fueron intermitentes, y a juzgar por las misivas de la administración mayor de Filipinas, insuficientes⁵⁰. Mucho más nocivas resultarían las regulaciones que desde 1593 se aplicaron al comercio transpacífico, limitando los toques máximos que podrían recaudarse, pues se establecía un trayecto anual con dos galeones de no más de 300 toneladas, y un máximo de 250.000 pesos en mercaderías⁵¹. Estas medidas tenían como objetivo controlar el crecimiento de un eje América-Asia que rivalizaba con el Castilla-América, y en esa misma línea, se censuró el comercio intervirreinal, aunque no se logró en pleno hasta 1634⁵². El objetivo de estas medidas era sencillo: mantener las riquezas del Alto Perú encausadas a la ruta transatlántica, y limitar la afluencia de plata novohispana a Manila, donde ya había generado inflación. Pero, a su vez, coartaba la capacidad misma de Filipinas de financiar su entramado militar, y por ende su capacidad de despliegue naval.

⁴⁸ Leslie E. Bauzon, *Deficit Government*.

⁴⁹ Se trataba de una transferencia de metálico o bienes que permitieran sustentar los proyectos militares. Al contrario de los situados, no tenían montos fijos ni lapsos establecidos para su remisión. En ese sentido se catalogan como ayudas extraordinarias, aunque sus envíos periódicos a Manila han planteado la discusión de su carácter permanente. Ver: Luis Alonso, "La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en *Filipinas*, 1565-1816".

⁵⁰ Esta queja fue reiterada por Guido Levazaris (1572-1575), Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593) y Francisco Tello de Guzmán (1596-1602).

⁵¹ Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 59-60.

⁵² Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI* (México: Mexicana de Comercio Exterior, 1975).

Por suerte para los filipinos, su archipiélago se había convertido en el gran bastión y puesto de avanzada castellano en Asia, y desde allí se coordinaban las acciones militares -ofensivas y defensivas- con musulmanes, neerlandeses, ingleses y, según el periodo, también contra portugueses. Además, ello forzaba que, así como los hispanos aumentaban su presencia militar, sus rivales debían emularlos para mantenerse dentro de la competencia colonial, desatendiendo o reduciendo la presión en otros teatros operativos como América y Europa.

21

En tanto las rentas ordinarias del archipiélago no daban abasto por sí mismas, fue inexcusable la participación de México vía transferencias fiscales, en cantidades que suplieran la brecha entre presupuesto y gasto. Según los cálculos de Luis Alonso Álvarez, los picos de gasto militar se hallaron durante el primer cuarto de siglo XVII, como resultado de las expediciones contra los holandeses, y se mantuvieron al máximo de las posibilidades hasta el descalabro imperial en la década de los 40. Luego, hubo un declive constante que se mantuvo hasta el gobierno de Carlos III en la centuria siguiente⁵³. El punto de ruptura coincidió además con un incremento de las transacciones novohispanas al Caribe, para atender sus presidios y la Armada de Barlovento⁵⁴, pues la presencia báltava también se fortaleció allí con la creación de la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales (1621).

Desde Madrid se pretendió que el virreinato atendiera ambas obligaciones pecuniarias en simultáneo, por lo que las cédulas que ordenaban esta consignación a Manila fueron reiterativas. De ello se infiere tan solo un cumplimiento parcial, hasta el punto de demandar, en 1634 un aumento -que coincide con el primer gran pico de déficit-. No obstante, el trayecto no era seguro, por lo que en los años finales de la guerra de los Ochenta Años (1568-1648) y Treinta Años (1618-1648), México obvió la remisión de socorros por el temor a que fueran interceptados y nutrieran la economía de sus rivales coloniales. En estas condiciones, cabe preguntarse qué tan autónomas eran realmente las armadas filipinas, y para ello es necesario valorar la situación interna del archipiélago, y el modelo de construcción naval que se implementó allí.

⁵³ Luis Alonso, "La ayuda mexicana en el Pacífico...", 255.

⁵⁴ Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento* (Sevilla: EEHA, 1981); Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700* (Mérida: UNAM, 2013); Yovana Celaya, *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial 1638-1742* (México: Colmex, 2010).

Desde la década de 1570 se había apostado todo a la fábrica de navíos en Filipinas, construyendo dos embarcaciones en el periodo de Sande, que permitieron conservar la articulación de Manila y Acapulco, principal socio comercial, y proveedor de metálico e insumos para mantener la naciente colonia⁵⁵. Así, la industria naval en Filipinas avanzaba a pasos agigantados, mas la dependencia de suministros mexicanos aún era sensible. En efecto, si bien se habían logrado fabricar dos naos de 450-500 toneladas en el astillero de Otón⁵⁶ (Panay) y Cavite, los insumos especializados -tasados en poco más de 78.000 pesos de oro común-⁵⁷, debieron solicitarse a Nueva España.

Sobre las embarcaciones filipinas se tuvo buena impresión, pues su importe se consideró bajo. La abundancia de maderas baratas, así como el hierro chino adquirido a buen precio facilitó el proceso constructivo, aunque también era común recuperarlo de navíos inservibles⁵⁸ o naufragios de terceros⁵⁹. Aquí ha de resaltarse que la ubicación geográfica de Filipinas fue crucial, pues los mercados asiáticos permitían comerciar productos que en otras condiciones debían comprarse en España, como lo serían el plomo, pólvora, salitre, azufre, hierro, entre otros, al tiempo que ponía a disposición múltiples tradiciones náuticas milenarias que podrían redirigirse a los intereses castellanos. Tal situación mejoró las capacidades de construcción y reparación.

En este punto se integró la experiencia de la población aborígen, revocando rápidamente la prohibición que restringía a los filipinos trabajar con agua y madera, excusándose en la falta de esclavos africanos⁶⁰. Así, las encomiendas se involucraron en la construcción de galeotas para la defensa del litoral⁶¹ y también en la fábrica de navíos mancos, o de alto bordo, para suplir las funciones comerciales con Nueva España. Recayó entonces en los encomenderos, y cabezas de *barangay*, coordinar el aprovisionamiento de maderas y labores en

⁵⁵ Carta de los oficiales reales, 8 de junio de 1577. AGI, FILIPINAS, 29.N.25.

⁵⁶ Carta de los oficiales reales, 28 de julio de 1578. AGI, FILIPINAS, 29.N.29.

⁵⁷ Relación del costo de dos navíos mandados hacer por Sande, 1577. AGI, FILIPINAS, 6.R.3.N.28.

⁵⁸ Ese fue el destino del *Santiago* y *San Juan*. Carta de los oficiales reales, 10 de junio de 1579. AGI, FILIPINAS, 29.N.32.

⁵⁹ Se hallaron los restos de un galeón no identificado, recuperando plomo y artillería. Se especuló que fuese inglés, danés u holandés. Ver: Carta de los oficiales reales, 22 de julio de 1658. AGI, FILIPINAS, 31.N.42.

⁶⁰ Carta de la Audiencia de Manila, 1 de julio de 1584. AGI, FILIPINAS, 18A.R.2.N.8.

⁶¹ Carta del Cabildo secular de Manila, 27 de julio de 1578. AGI, FILIPINAS, 27.N.10.

los astillero -Ela-, aunque los individuos podrían ser sustituidos mediante una cuota que rondaba entre los 6 y 10 pesos.⁶²

A pesar de los enormes esfuerzos realizados desde Manila y Acapulco para el buen estado de las embarcaciones, no fueron suficientes, y la flota no era óptima. Fue tal el caso de la armada que se envió para socorro de Maluco, y que zozobó parcialmente en la provincia de Pintados⁶³. Estos naufragios significaron una sangría constante de recursos, y una carrera permanente para reparar o reponer las unidades afectadas. Sintomática sería la decisión tomada por el gobernador de permitir que vecinos y mercaderes participaran en la financiación de la fábrica de navíos, reduciendo así un enorme desembolso al Rey⁶⁴.

Ahora bien, utilizar mano de obra indígena encomendada mediante tributos, *bandaldas* (ventas forzadas) y *polos* (servicios personales obligatorios) para la compra o elaboración de tablazón, clavazón, estopa, brea, fibra y aceite de coco para calafatería, jarcia de las palmas (abacá y gemú), o velamen de algodón tejido⁶⁵, causó un profundo disgusto que ocasionó levantamientos generalizados por una población nativa comúnmente agraviada por los fabricantes de navíos. Gran parte de la responsabilidad política recayó sobre la administración mayor, pues al igual que los grandes cargos asociados a la navegación y dirección de las flotas, la titularidad de la fábrica se cedía por favores políticos a personajes cercanos a gobernadores y oidores⁶⁶. Estas revueltas no solo pusieron en jaque la construcción naval -que en gran medida dependía de esta tala, acarreo de madera, y labor filipina⁶⁷-, sino también la estabilidad colonial, pues los levantamientos solían emularse en

⁶² Iván Valdez Bubnov, "La construcción naval española en el Pacífico sur: explotación laboral, recursos madereros y transferencia industrial entre Nueva España, Filipinas, India y Camboya (siglos XVI y XVII)", *Studia Histórica. Historia Moderna* 43, No. 1 (2021): 71-102.

⁶³ Carta del fiscal Ayala, 20 de junio de 1585. AGI, FILIPINAS, 18A.R.3.N.12.

⁶⁴ Expediente sobre la fábrica de navíos, 1587. AGI, PATRONATO, 263.N.1.R.3; Carta de Ayala, 29 de junio de 1588. AGI, FILIPINAS, 18A.R.6.N.43.

⁶⁵ Iván Valdez Bubnov, "La construcción naval española en el Pacífico sur...", 75-76.

⁶⁶ Memorial del procurador general de Filipinas, 21 de julio de 1621. AGI, FILIPINAS, 27.N.122.

⁶⁷ Sobre los cortes de maderas para fábrica del galeón San José en Cavite, ver: Carta del Cabildo secular de Manila, 15 de julio de 1656. AGI, FILIPINAS, 31.N.40.

diversas regiones⁶⁸, resultando en una serie de gastos y movilización de tropas adicionales para sofocar los centros de resistencia.

Dicha situación forzó la búsqueda de medidas alternas que reforzaran las capacidades de los astilleros filipinos, que variaban en función del presupuesto -rentas ordinarias y socorro mexicano-, así como el control y sometimiento sobre los nativos. Además, también existía una dependencia al envío de calafates, carpinteros de ribera y otros oficios especializados en la construcción y mantenimiento de embarcaciones desde la Nueva España, rivalizando con la propia industria local y regional virreinal, enfocada al Atlántico, e incluso la sevillana proyectada a las Indias. Por ello, desde los primeros momentos se valoró sustituir este personal por esclavos de la India⁶⁹, e incluso encargar la elaboración de barcos a otros astilleros en el sudeste asiático⁷⁰. Este proyecto tomó fuerza a mediados del siglo XVII, coincidiendo con el decrecimiento de las transacciones mexicanas, al delegar a Camboya la construcción de navíos⁷¹.

Durante este mismo periodo, la emancipación portuguesa -iniciada en 1640 y reconocida en 1668-, junto con la consolidación neerlandesa e inclusión francesa e inglesa en Asia, terminó cercando a la Monarquía Hispánica, resentida del desgaste bélico a escala imperial. Aun así, aunque el imperio abandonó los grandes conflictos, mantener la producción de buques e industria naval era un imperativo, pues de esto dependía la continuidad del comercio transpacífico. A pesar del desplome de los socorros mexicanos, el endeudamiento fue cada vez mayor, solventando los situados perdidos por naufragio⁷², así como aquellos que eran insuficientes para suplir el gasto bélico⁷³. Mucho más preocupante sería el panorama descrito en los informes que plagaron el último tercio del

⁶⁸ Tal sería el caso de la rebelión pampang que se extendió a Ilocos y fue suprimida por el gobernador Sabiniano Manrique de Lara. Ver: Carta de los oficiales reales, 20 de julio de 1661. AGI, FILIPINAS, 32,N.2.

⁶⁹ Carta de los oficiales reales, 13 de diciembre de 1584. AGI, FILIPINAS, 29,N.50.

⁷⁰ Iván Valdez Bubnov, "La construcción naval española en el Pacífico sur...", 71-102.

⁷¹ Carta de los regidores de Manila, 6 de agosto de 1650. AGI, FILIPINAS, 31,N.23. Infortunadamente, el galeón San Salvador, construido allí, naufragó rumbo a Filipinas en 1655. Ver: Carta de los oficiales reales 12 de julio de 1659. AGI, FILIPINAS, 31,N.43.

⁷² Carta de Peña Bonifaz, 20 de junio de 1667. AGI, FILIPINAS, 23,R.8,N.22.

⁷³ En 1679 se percibieron 42.697 pesos de socorro, por lo que debió realizarse un préstamo por 56.000 pesos. Carta de los oficiales, 12 de junio de 1680. AGI, FILIPINAS, 32,N.61.

siglo XVII: poca vida de los navíos fabricados en Filipinas⁷⁴; falta de pilotos, marineros, soldados y demás personal para tripular la flota⁷⁵; descuentos constantes al socorro y hasta catorce cédulas reales solicitando su aumento y puntualidad⁷⁶; embargos a mercaderías⁷⁷, despoblamiento de Manila y decrecimiento comercial, resultado de la poca afluencia de plata mexicana. Todo esto terminó convergiendo en una enorme crisis que amenazó la misma supervivencia de la colonia, y reforzando la dependencia a las transferencias fiscales novohispanas, que por decreto del Consejo de Indias debían sumar 200.000 pesos anuales en reales y 50.000 en géneros⁷⁸.

Bajo tales circunstancias, se debieron desguazar algunos galeones -como el *San Telmo*- para reciclar el material disponible, y aprovechar el importe para el pago de salarios y nuevas embarcaciones, como con el *Santo Cristo de Burgos*⁷⁹. En ellas se proyectaba la reactivación económica de Filipinas, pero la legislación borbónica actualizó el reglamento de 1593 fijando 300.000 pesos en mercancías, 600.000 pesos en plata y dos navíos de 500 toneladas⁸⁰. Con el cambio dinástico inició una inmensa disputa entre las élites del imperio, que pretendían mantener o conquistar los privilegios comerciales, y en el caso particular de Manila, la reducción de los tonelajes de las embarcaciones propuestas por el gobernador Domingo de Zalbaburu en 1696. Esto implicó finalmente el triunfo de los circuitos atlánticos representados por los gaditanos que habían logrado imponerse a sus rivales sevillanos en 1717.

⁷⁴ Carta del Cabildo de Manila, 1 de junio de 1674. AGI, FILIPINAS, 28.N.88. Petición del procurador Villatoro, 25 de agosto de 1676. AGI, FILIPINAS, 28.N.96.

⁷⁵ Carta del Cabildo de Manila, 15 de julio de 1658. AGI, FILIPINAS, 28.N.61; Petición del procurador Villatoro, 22 de febrero de 1678. AGI, FILIPINAS, 28.N.114.

⁷⁶ 30 diciembre 1656, 8 marzo 1660, 29 marzo 1661, 15 diciembre 1667, 17 febrero 1670, 31 diciembre 1672, 26 mayo 1673, 25 julio 1674, 12 abril 1675, 16 junio 1675, 2 abril 1676, 20 julio 1676, 31 diciembre 1677, y 27 junio 1678. Ver: Petición de Villatoro, 7 de enero de 1679. AGI, FILIPINAS, 28.N.124.

⁷⁷ Carta de Vargas Hurtado, 20 de febrero de 1678. AGI, FILIPINAS, 23.R.17.N.49.

⁷⁸ Carta de los oficiales reales, 30 de junio de 1672. AGI, FILIPINAS, 32.N.30.

⁷⁹ Carta de Curucelaegui, 30 de marzo de 1688. AGI, FILIPINAS, 24.R.9.N.44; Carta de la Audiencia de Manila, 30 de mayo de 1689. AGI, FILIPINAS, 25.R.1.N.19.

⁸⁰ Iván Valdez-Bubnov, "El navío de 70 cañones de González Cabrera Bueno (1734): ¿un modelo tecnológico propio de la Carrera de Filipinas?", *Relaciones intercoloniales*, 69-81.

5. Consideraciones finales

El asentamiento permanente en Filipinas, a partir de mediados del siglo XVI, si bien se configuró como una empresa privada encargada a Miguel López de Legazpi, en calidad de adelantado, se concretó a partir del apoyo estatal. La escuadra que se construyó en La Navidad para transportar la expedición fue posible gracias al ramo de tributos que ingresaron a la caja de México⁸¹. Este esfuerzo incentivó la consolidación de una importante industria naval en el Pacífico novohispano, dando continuidad a la fabricación de embarcaciones para las esporádicas exploraciones del septentrión virreinal, y acentuando una infraestructura sólida y amplia, así como una práctica constante que mejoró la destreza de los constructores de navíos. La persistencia de las travesías transpacíficas, con todos sus requerimientos técnicos, logísticos y de personal, canalizaron buena parte del esfuerzo estatal, redirigiendo parte de la producción y potencial regional al Galeón de Manila o Acapulco, o Nao de China, como también era conocida.

La fundación de Manila continuó la vocación mercantil de las Filipinas, y en especial de la isla de Luzón, que ya era frecuentada por comerciantes chinos. Pero, la misma geografía del archipiélago, y la particularidad de asentamientos españoles en las principales bahías, sin un mayor control del territorio, conformó una doble insularidad: asentamientos rodeados por el mar al exterior, y una población hostil al interior⁸². En estos momentos previos al sometimiento de los nativos filipinos, la misma continuidad de la colonia dependía por efectos prácticos del apoyo mexicano. Por fortuna para los castellanos, la rápida inclusión en los circuitos comerciales asiáticos atrajo la inversión necesaria para mantener la conexión transpacífica, y la red de intercambio que venía tejiéndose con México demandaba una flota funcional que conectara los enclaves.

La navegación constante de embarcaciones novohispanas requería un entramado náutico capaz de realizar las reparaciones necesarias en Filipinas, que pronto pasó a enfocarse en la fabricación *in situ* para asegurar la fluidez en los contactos asiáticos, así como la defensa de los litorales mediante la construcción de armadas rémicas. Con el desgaste natural de la escuadra de Legazpi y los

⁸¹ Luis Alonso, "La ayuda mexicana en el Pacífico..."; Marichal y Grafenstein, *el secreto del imperio...*, 258.

⁸² Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983), 135; Mario Hernández Sánchez-Barba, *El mar en la historia de América* (Madrid: Mapfre, 1992), 160.

primeros naufragios, se avanzó hacia una autonomía estratégica en la industria naval, y se botaron los primeros navíos en Panay y Cavite. No obstante, la conformación de una infraestructura idónea, y sobre todo la disponibilidad de mano de obra especializada aún no había podido saldarse en su totalidad. Por ello se replicó la integración de indígenas en la construcción naval del Pacífico novohispano, dirigiendo las actividades de los filipinos encomendados a las obras y labores en astilleros, implicándolos desde la simple tala y acarreo de madera, hasta los complejos procesos constructivos y de ensamblaje. Este sistema experimentó su primer gran reto cuando las autoridades castellanas debieron someter a las poblaciones originarias levantadas ante los excesos de los armadores y demás tensiones resultado del sistema colonial, lo cual se agravó con la irrupción de sus competidores europeos en el sudeste asiático.

27

Entre la limitación de tráfico con la Nueva España (1593), y el asedio constante a puertos y embarcaciones, la caja de Manila se vio sobrepasada para hacer frente a los desembolsos necesarios para el despliegue militar que requería. Así, pretendiendo apoyar la reparación y mantenimiento de los navíos de la carrera, construcción de nuevas embarcaciones, y, finalmente, también el pago de fortificaciones y guarniciones, desde la Nueva España se fijó un socorro periódico que apoyara tal esfuerzo bélico. Aun así, estas transferencias no estaban orientadas únicamente a solventar el déficit de Manila, sino que su hacienda se convirtió en una suerte de caja matriz que debía asegurar la redistribución financiera de los socorros a hispanoasia -Filipinas, Marianas y Carolinas-. Estos socorros fueron imprescindibles para mantener el pie de fuerza en Asia, cuyas capacidades operativas dependían de la afluencia de metálico y demás material bélico, que a su vez se subordinaba a las capacidades fiscales virreinales. De tal manera es posible establecer una correlación directa entre el apoyo mexicano, y el fortalecimiento de la industria y presencia naval castellana en el Pacífico.

Desde Manila se intentó expandir la influencia castellana por medios militares, considerando la conquista de la China de la dinastía Ming, y se realizaron sucesivas intervenciones en Joló, Mindanao, Camboya, etc., pero el éxito de los holandeses y apuros portugueses forzaron a tomar una estrategia orientada a bloquear posibles agresiones al Pacífico indiano, creando una primera línea defensiva. Al tiempo, se pretendía encausar el comercio asiático, manteniendo el monopolio sobre la navegación transpacífica, por lo cual intentos como el liderado por Joao da Gama -ex gobernador de Macao-, de arribar a Acapulco en una embarcación de 600 toneladas fue desarticulada

de raíz al apresarlo, confiscar su carga, y remitirlo preso a Sevilla en 1590. Celo similar podría rastrearse en las relaciones diplomáticas con Japón a principios del siglo XVII, cuando el shogunato Tokugawa propuso el trasvase de tecnologías y técnicas náuticas, además de la apertura del comercio directo con Nueva España⁸³. Ante la negativa castellana, y la presión de los evangelizadores, se generó una reacción antiespañola y su expulsión de las islas niponas.

28

Como resultado, el vínculo Acapulco-Manila fue la suma de decisiones políticas, que apartaron otros enclaves del circuito transpacífico, los cuales dentro de una lógica mercantilista buscaban mantener una balanza comercial favorable, y un control monopólico sobre los derroteros y actores privilegiados. No obstante, el desgaste bélico de mediados del siglo XVII, y la presión europea sobre el Pacífico, forzó a las autoridades castellanas al trasvase de industria naval desde Nueva España al Pacífico Sur, y en especial a Filipinas, aunque de allí se refractó a India, Camboya y Siam.

Así, las transferencias novohispanas -consolidadas entre 1606 y 1607-, costaron el oneroso gasto naval para mantener la presencia militar y la capacidad comercial intacta. Por esto, el rol del virreinato novohispano, en cabeza de sus virreyes, en las armadas de Filipinas hasta la emancipación mexicana, fue de primer nivel, no solo como red que proveía el material bélico y personal desde Acapulco, sino también como motor mismo del potencial bélico en hispanoasia, que terminó convirtiéndose en una extensión y antesala del perímetro defensivo americano.

⁸³ Willian Schurtz, *El galeón de Manila*, p.129-137.

Fuentes

AGI

FILIPINAS, 6.
FILIPINAS, 18A.
FILIPINAS, 18B.
FILIPINAS, 20.
FILIPINAS, 23.
FILIPINAS, 24.
FILIPINAS, 25.
FILIPINAS, 27.
FILIPINAS, 28.
FILIPINAS, 29.
FILIPINAS, 31.
FILIPINAS, 32.
PATRONATO, 263.

29

Bibliografía

- Alonso, Luis. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora - Universidade da coruña, 2009.
- Amaya Palacios, Sebastián. "Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)". *RESI: Revista de estudios en seguridad internacional*, Vol.3: No. 2 (2017): 169-188.
- Ardash Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. México: Colmex, 2012.
- Bauzon, Leslie E. *Deficit Government: Mexico and the Philippine Situado, 1606-1804*. Tokio: Centre for East Asian Cultural Studies, 1981.
- Bernabéu, Salvador y Carlos Martínez Shaw (eds.). *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*. Madrid: CSIC, 2013.
- Borah, Woodrow. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Mexicana de Comercio Exterior, 1975.
- Boxer, C.R. *The Portuguese seaborne empire, 1415-1825*. Londres: Hutchinson, 1969.
- Cabrero, Leoncio. "Nuevas tierras y nuevas islas: el descubrimiento del Pacífico", en *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.
- Cabrero, Leoncio. *España y el Pacífico*, editado por Leoncio Cabrero Fernández. Madrid: SECC, 2004.
- Cabrero, Leoncio. *Fernando de Magallanes*. Madrid: Historia 16, 1987.
- Chaunu, Pierre. *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.
- Elizalde, María Dolores, Josep M. Fradera y Luis Alonso (Ed.). *Imperios y naciones en el Pacífico. Vol. I. La formación de una colonia: Filipinas*. Madrid: AEEP-CSIC, 2001.

- Elizalde, María Dolores, y Huetz De Lempis, Xavier. "Un singular modelo colonizador: el papel de las órdenes religiosas en la administración española de Filipinas, siglos XVI al XIX". *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial* No.17 (2015): 185-222.
- Fernández Morente, Guadalupe y Fernández Vial, Ignacio. *Fernando de Magallanes. Expediciones Marítimas*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 2021.
- Gelabert, Juan E. *La bolsa del rey: rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Barcelona: Crítica, 1997.
- González Pola, Manuel. *Evangelización de los dominicos en Filipinas en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Institutos Pontificios de Filosofía y Teología, 1992.
- Gorriç Abella, Jaume. *Filipinas antes de Filipinas. El archipiélago de San Lázaro en el siglo XVI*. España: Polifemo, 2010.
- Hernández Sánchez-Barba, Mario. *El mar en la historia de América*. Madrid: Mapfre, 1992.
- Israel, Jonathan I. *Conflicts of empires. Spain, the low countries and the struggle for world supremacy, 1585-1713* (Londres: Hambledon Press, 1997).
- Lane, Kris. *Pillaging the empire. Global piracy on the High Seas, 1500-1750*. New York: Routledge, 1998.
- Laorden Jiménez, Luis. *Navegantes españoles en el Océano Pacífico*. Madrid: Taograf, 2016.
- Marichal, Carlos y Von Grafenstein, Johanna (Coord.). *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*. México: Colmex - Instituto Mora, 2012.
- Marichal, Carlos. *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: FCE-Colmex, 1999.
- Martínez Shaw, Carlos et al. *Congreso Internacional "Primus circumdedisti me"*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2019.
- Muro, Luis. *La expedición de Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*. México: SepSetentas 179, 1975.
- Nuchera Hidalgo, Patricio. *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago*. Madrid: Ediciones Miraguano y Polifemo, 1995.
- Olveda, Jaime (Coord.). *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*. Zapopan: Colegio de Jalisco, 2017.
- Phelan, John L. *The hispanization of the Philippines. Spanish aims and filipino responses, 1565-1700*. Madison: Wisconsin University Press, 1985.
- Ríos Saloma, Federico (ed.). *El mundo de los conquistadores*, Martín: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM-Silex, 2015.
- Sales Colin, Oswald. *El movimiento portuario de Acapulco: el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdez, 2000.
- Schurtz, Willian L. *El galeón de Manila*. Madrid: Edición de Cultura Hispánica, 1992.
- Subrahmayan, Sanjay. *Empires Between Islam and Christianity 1500-1800*. Albany: SUNY press, 2019.
- Subrahmayan, Sanjay. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. UK: Wiley-Blackwell, 2012.

- Valdez-Bubnov, Iván. “La construcción naval española en el Pacífico sur: explotación laboral, recursos madereros y transferencia industrial entre Nueva España, Filipinas, India y Camboya (siglos XVI y XVII)”. *Studia Histórica. Historia Moderna* 43, No. 1 (2021): 71-102.
- Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: UNAM – Iberoamericana, 2011.
- Yuste, Carmen (ed.), *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*. México: UNAM - Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.

Mg. Sebastián Amaya Palacios

Es Historiador por la Universidad de Antioquia. Magister en Historia por la Universidad Nacional de Colombia. Se ha desempeñado como docente en la Universidad de Antioquia, Nacional de Colombia, Universidad Pontificia Bolivariana y EAFIT. Ganador del XIV premio de Estudios Iberoamericanos 2021 del grupo La Rábida, y autor del libro *Las galeras de Tierra Firme (1578-1612)*. Cuenta con más de una quincena de textos científicos publicados en libros compilatorios resultado de investigación, y revistas indexadas enfocados en el desarrollo del Estado Fiscal-Militar en el Imperio Español entre el siglo XVI e inicios del XIX. Su línea de investigación se encamina a la Nueva Historia Militar y Nueva Historia Económica.