

El papel de la Armada Española en el tráfico de objetos artísticos nipones entre Japón, Nueva España y España

The role of the Spanish Navy in the trafficking of Japanese art objects between Japan, New Spain, and Spain

RAMÓN VEGA PINIELLA*

Resumen

Este artículo examina el papel de la Armada Española como infraestructura material, jurídica y logística en la circulación de objetos artísticos japoneses entre Japón, Filipinas, Nueva España y España durante los siglos XVI y XVII. Más allá de su función militar, la Armada sostuvo el comercio transpacífico a través del Galeón de Manila, facilitando la transferencia de lacas, biombo, armas y manufacturas niponas. El estudio analiza los mecanismos informales del tráfico, como pacotillas y cajones de regalos, así como la intervención de comerciantes japoneses y autoridades de Manila. Se propone interpretar estos intercambios como operaciones financieras y culturales condicionadas por la demanda china de plata y por la capacidad operativa naval española en Asia.

Palabras clave

Japón, Galeón de Manila, Nao de Acapulco, Comercio transpacífico, Armada Española.

Abstract

This article examines the role of the Spanish Navy as a logistical, institutional, and human framework in the circulation of Japanese artistic objects between Japan, the Philippines, New Spain, and Spain during the sixteenth and seventeenth centuries. It argues that the Manila Galleon did not maintain direct commercial links with Japan, yet Manila functioned as a key Asian entrepôt through which Japanese objects were indirectly integrated into the transpacific system. Through shipwrecks, parallel trade circuits, and informal mechanisms such as sailors' pacotillas and gift chests the Navy facilitated the transfer of lacquers, folding screens, and Japanese weapons, shaped by Asian silver demand and Spanish naval operations in the Pacific.

Keywords

Japan, Manila Galleon, Acapulco Galleon, Transpacific Trade, Spanish Navy.

* * * * *

* Investigador del programa Lee Kong Chian, National Library Board (Singapur) y colaborador como investigador asociado del Museo Marítimo de Pahang (Malasia). Miembro de la Real Liga Naval Española, participa en proyectos financiados por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y la Agencia Estatal de Investigación, entre los que destacan «Museos, misiones y miradas: interacciones España China, 1815-1949 (MUSEMISION)» y «Japón, España y México: relaciones artísticas y culturales». Dirección de correo electrónico: ramonvegap@gmail.com. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-9754-4511>.

Introducción

La circulación de objetos artísticos japoneses hacia los dominios de la monarquía hispánica durante los siglos XVI y XVII ha sido abordada tradicionalmente desde perspectivas parciales que han tendido, sin embargo, a subestimar el papel estructural de la Armada Española como agente activo en dicho proceso. Este artículo propone reconsiderar esa circulación atendiendo a la función de la Armada en el transporte, control y redistribución de objetos artísticos nipones a través del sistema del Galeón de Manila, entendido como eje vertebrador de un espacio marítimo y cultural que conectó Japón, Filipinas, Nueva España y, de forma indirecta, la península Ibérica. Lejos de limitarse a la salvaguarda militar de las rutas, la Armada, que tenía la misión de organizar, proteger y controlar la ruta del Galeón de Manila, operó en Asia como una estructura híbrida en la que confluyeron funciones defensivas, diplomáticas y comerciales. Estas embarcaciones, actuaron también como plataformas móviles de intercambio, en las que circularon no solo plata y mercancías, sino también biombos, lacas, armas y otras manufacturas japonesas. Dichos objetos lo hicieron tanto por cauces oficiales como mediante mecanismos tolerados o ambiguos, como las pacotillas de marinos, los cajones de regalos o los cargamentos incautados. La Armada condicionaba activamente qué objetos circulaban y bajo qué categorías fiscales, una ambigüedad especialmente significativa en el caso de los objetos artísticos asiáticos.

El marco japonés añade una complejidad específica. Durante los años previos al *sakoku*, las relaciones entre Japón y Manila estuvieron marcadas por fluctuaciones derivadas de factores religiosos, políticos y comerciales. En este contexto, la Armada Española actuó tanto como cliente institucional de manufacturas japonesas, como de vector indirecto de difusión de objetos artísticos nipones hacia América y Europa, incluso tras la ruptura formal de relaciones. En este sentido, atendiendo a fuentes archivísticas y bibliografía especializada, la Armada puede considerarse como mediadora material y cultural en el tráfico de objetos artísticos japoneses,¹ que se interpretan como parte de un sistema naval global, en el que la movilidad marítima, la regulación administrativa y las prácticas de los propios marinos resultaron determinantes para la configuración de circuitos artísticos en el mundo hispánico.

¹ Un extenso y actualizado estudio sobre el tema en VEGA PINIELLA, R., *La armada española: Sus intereses y aportaciones en el coleccionismo del arte de Asia oriental (1842-1919)* (tesis doctoral), Departamento de Historia del Arte y Musicología de la Universidad de Oviedo, 2023.

La Armada Española como sistema operativo previo al Galeón de Manila

La consideración del Galeón de Manila como un fenómeno aislado —puramente comercial o exclusivamente transpacífico— resulta metodológicamente insuficiente. Antes de abordar su funcionamiento resulta necesario desentrañar dos conceptos complejos y estrechamente relacionados: el de la propia Armada y el del Galeón de Manila como construcción histórica inserta en un sistema previo. En este sentido, conviene subrayar que la Armada debe entenderse como un sistema operativo jurídico, técnico y humano consolidado mucho antes de su institucionalización borbónica y progresivamente adaptado a escenarios extraeuropeos. Desde fases tempranas, este sistema amplió sus tripulaciones siguiendo criterios eminentemente pragmáticos y funcionales, priorizando la competencia técnica por encima del origen, lo que permitió la integración ocasional de marinos japoneses en contextos asiáticos. Solo a partir de 1714, con la llegada de la dinastía borbónica y la creación de la Secretaría de la Armada, este modelo se reorganizó bajo parámetros modernos orientados a la protección de los territorios ultramarinos, culminando en 1717 con las Reales Compañías de Guardias Marinas, que sistematizaron la formación de oficiales y la enseñanza naval.² La Armada no fue únicamente una fuerza militar, sino una auténtica infraestructura de conocimiento aplicado, capaz de generar presencia, autoridad y continuidad en espacios marítimos lejanos. Resulta esencial comprender que, durante esta época, la Armada funcionaba de manera descentralizada: la mayor parte de las veces las embarcaciones eran de propiedad individual y se ponían al servicio de la Corona para misiones o «empresas» concretas. Por ello, cada agrupación de estas naves debe considerarse una armada en sí misma, incluidas aquellas establecidas para rutas específicas más o menos estables. Esta realidad hunde sus raíces en la Baja Edad Media. Ya en las *Siete Partidas* de Alfonso X se sistematizó la organización de las armadas castellanas, definiendo obligaciones navales, derechos vinculados a la defensa marítima y la creación de infraestructuras estratégicas como las Atarazanas Reales de Sevilla. La expansión marítima se concibió así no como un fenómeno improvisado, sino como la prolongación natural del proceso de reconquista, proyectado ahora hacia el mar y orientado a la protección de costas y del comercio [fig. 1].³

² MORENO MARTÍN, J. M.² y RAFFAELLI, S. (coords.), *Guardiamarinas 1717-2017. 300 años. De la Real Compañía a la Escuela Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa y Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones, 2017, pp. 25-27.

³ ESPÍLEZ MURCIANO, F., «La guerra en la mar en las Siete Partidas», *Revista de Historia Naval*, n.º 123, 2013, pp. 9-18.



Fig. 1. Vista de la ciudad de Sevilla, en BRAUN, G. y HOGENBERG, F., *Civitates Orbis Terrarum*, vol. IV, 1588, a partir de un prototipo de Ambrosio Brambilla (1585) (Bayerische Staatsbibliothek, Múnich).

La construcción naval no fue un simple oficio artesanal, sino un saber técnico altamente especializado y de largo plazo. La silvicultura naval, basada en la preparación de los árboles años antes de su tala, muestra que la talasocracia se iniciaba en los montes y no en las costas, exigiendo capacidades técnicas, derechos de explotación y una planificación intergeneracional.⁴ Esta lógica de planificación a largo plazo permitió a Castilla y, posteriormente, a la monarquía hispánica sostener armadas estables en espacios oceánicos tan distantes como el Atlántico, el Índico y el Pacífico. Flotas concebidas para operar de manera autónoma incluso en condiciones de aislamiento prolongado. Su actuación permite establecer un paralelismo con el establecimiento de bases de retorno para los grandes saltos transoceánicos, como la Florida en el Atlántico y Filipinas en el Pacífico, con proyecciones hacia Japón.⁵ Esta lógica se manifestó con especial claridad en Filipinas, donde, incluso tras las reformas borbónicas de las primeras décadas del siglo XVIII, continuó operando la estructura naval establecida en época de Miguel López de Legazpi (1502-1572).⁶ Dicha estructura se articulaba en armadas regionales de carácter flexible, que se organizaban y armaban en función de necesidades concretas y se disolvían una vez concluida la campaña, adaptándose a las condiciones

⁴ DÍAZ GONZÁLEZ, F. J. y CALDERÓN ORTEGA, J. M., «Alfonso X y el Almirantazgo castellano: reflexiones en torno al nacimiento de una institución», *Ius Fugit*, n.º 8, 1999, pp. 309-312.

⁵ VEGA PINIELLA, R. y VÁZQUEZ BRAVO, H., *El Señor de la Mar. Pedro Menéndez de Avilés*, Avilés, Ayuntamiento de Avilés, 2020, pp. 22-35.

⁶ Archivo General de Indias [AGI], Patronato, 23, R. 19.

específicas de cada teatro de operaciones,⁷ incluso cuando la Armada se dispersaba.

Este modelo explica que cada embarcación se concibiera como una unidad autosuficiente, capaz de reabastecerse, repararse y operar de manera independiente, incluso dentro de sistemas de convoy. Tal principio resultó decisivo en el Pacífico, donde las grandes distancias, la meteorología adversa y la escasez de puertos seguros convertían el aislamiento en una situación recurrente. En este contexto, los navíos debían garantizar por sí mismos la continuidad funcional de la Carrera de Indias,⁸ como ilustra el episodio en el que el marino, explorador y fraile agustino español Andrés de Urdaneta (1508-1568) transmitió en La Habana al almirante Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574) materiales asiáticos destinados a su presentación en España, evidenciando la integración logística y simbólica de ambos espacios oceánicos.⁹ Este modelo explicará más adelante la singularidad del Galeón de Manila: un navío que, a diferencia de la flota de Indias transatlántica, operaba en gran medida en solitario, pero que heredaba plenamente la cultura organizativa, técnica y simbólica de la Armada, constituyendo una adaptación extrema de un sistema previo a un entorno radicalmente distinto.

Junto a la Armada de Filipinas —compuesta solo de forma minoritaria y puntual por buques de la Carrera—, desde los primeros años de la presencia española se organizaron armadas de galeras y galeotas destinadas a hacer frente a los ataques de corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses.¹⁰ Asimismo, se obtuvieron y emplearon embarcaciones locales, incluidos juncos, que fueron estudiadas y adaptadas mediante la incorporación de arquitectos navales locales, integrándose en las denominadas «fuerzas sutiles», orientadas principalmente a los conflictos contra la piratería mora de Joló y el archipiélago de Sulu.

⁷ BAUDOT MONROY, M., «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna*, monográfico «El Imperio español y su política económica para la Real Armada en el largo siglo XVIII. Industria, recursos estratégicos, empresarios y administración directa», 2019, pp. 161-190, espec. p. 167.

⁸ MARTÍNEZ RUIZ, E., *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2022.

⁹ AGI, Santo Domingo, 224, R. 1, N. 3 bis.

¹⁰ BAUDOT MONROY, M., «La construcción de...», p. 167.



Fig. 2. *Biombo namban*, detalles de la llegada de navíos portugueses a Nagasaki, atribuido a Kanō Domi, siglos XVI-XVII (Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).

Japón en el sistema del Galeón de Manila (navegación, conflictos y dependencia asiática)

La inserción de Japón en el sistema del Galeón de Manila estuvo condicionada desde sus orígenes por una percepción errónea heredada del imaginario colombino [fig. 2]. Desde el inicio de la empresa atlántica, Cristóbal Colón (1451-1506) orientó su búsqueda hacia Asia oriental, desplazando progresivamente la referencia genérica a Catay hacia Cipango, territorio del que, según Marco Polo, era muy rico en oro.¹¹ El 4 de enero de 1493, tras las informaciones transmitidas por Martín Alonso Pinzón (1441-1493), Colón llegó a identificar Cuba con

Cipango persistiendo meses después en esta interpretación al referirse a una gran isla donde, según los indígenas, existían «naos y mareantes muchos y muy grandes».¹² Esta expectativa revela que Colón buscaba confirmar su llegada a Cipango mediante la presencia de grandes embarcaciones orientales, aun sin disponer todavía de los conocimientos técnicos necesarios para identificarlas con precisión. Este primer «encuentro» con Japón fue, por tanto, intelectual y cartográfico antes que físico, y generó un imaginario naval basado en expectativas de grandes naves orientales, riqueza metálica y rutas asiáticas que condicionaría, siglos más tarde, la lectura española de los contactos reales de Japón con el sistema del Galeón de Manila.

Entre 1540 y 1640, los portugueses primero y más tarde los españoles navegaron con relativa continuidad por las rutas asiáticas, articulando modelos de expansión distintos pero complementarios. Pese a la rivalidad entre ambas coronas, los contactos se mantuvieron incluso en periodos de conflicto abierto.¹³ La Unión Ibérica (1580-1640) reforzó la impor-

¹¹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* [...], t. I, Madrid, Imprenta Real, 1825, pp. 2, 46 y 109.

¹² VEGA PINIELLA, R., «Juncos chinos en la corte de los Reyes Católicos», *Cuadernos de Estudios Borjanos*, n.º 61, 2018, pp. 41-42.

¹³ SOUSA PINTO, P. J. de, *The Portuguese and the Straits of Melaka, 1575-1619*, Singapore, NUS Press, 2012, p. 17.

tancia estratégica de este espacio sin eliminar las tensiones operativas, ya que, aun compartiendo soberano, Castilla y Portugal conservaron marcos diferenciados de actuación en Asia.¹⁴ Por ejemplo, la embajada Tenshō, enviada desde Japón en 1582, confirma además la plena integración del estrecho de Singapur en circuitos diplomáticos transasiáticos.¹⁵ Sin embargo, las tensiones luso-españolas se vieron agravadas por conflictos religiosos y comerciales, especialmente visibles en Japón.¹⁶ El éxito del comercio del Galeón de Manila intensificó la competencia por el control de las rutas y de los patronazgos asiáticos, en detrimento del sistema portugués.¹⁷ Desde el punto de vista material, este comercio se sustentó fundamentalmente sobre la plata americana y la seda china.¹⁸ Las Armadas del Pacífico resultaban inviables sin suministros procedentes de China,¹⁹ lo que alteró los equilibrios regionales y afectó directamente a Japón, cuya plata le otorgaba una posición privilegiada en el comercio con el mundo chino hasta el momento [fig. 3].²⁰

Aunque la navegación del Galeón de Manila evitaba deliberadamente el contacto directo con Japón, sus costas se utilizaban como referencia náutica para aprovechar la llamada «Corriente Negra» o *Kuroshio*, sin efectuar escalas ni practicar un verdadero cabotaje, esta práctica generó múltiples incidentes [fig. 4]. Naufragios y arribadas forzosas en Japón, como los casos del *San Felipe* (1596), *Espíritu Santo* (1603), *San Francisco* (1609) o las expediciones vinculadas a Sebastián Vizcaíno (1548-1627), evidencian la fragilidad del sistema.²¹ No obstante, el hecho de que habitualmente el Galeón evitase Japón no implicaba que su proximidad resultara irrelevante. El salto transpacífico se concebía como una navegación de extrema exigencia logística, en la que cada milla recorrida sin bastimentos ni posibilidad de aguada incrementaba exponencialmente el riesgo. De ahí la importancia potencial de cualquier punto seguro de

¹⁴ VALLADARES, R., *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*, Leuven, Leuven University Press, 2001, p. 22.

¹⁵ SANDE, D. de, *De Missione Legatorum Iaponensium ad Romanam Curiam*, Macao, Societas Iesu, 1590, lib. I, cap. IX, f. 37 r.

¹⁶ BOXER, C. R., *The Christian Century in Japan. 1549-1650*, Berkeley, University of California Press, 1951, pp. 238 y 312.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 155-156; y BORAO MATEO, J. E., «Españoles en el sudeste asiático en los siglos XVI y XVII», en Serrano, J. y Mojarro, J. (eds.), *En el archipiélago de la Especiería*, Madrid, Desperta Ferro, 2020, pp. 1-21, espec. p. 15.

¹⁸ FLYNN, O., FROST, D. y LATHAM, A. J. H., *Pacific Centuries*, Nueva York, Routledge, 2003, pp. 2-3.

¹⁹ ZAMORA CORONADO, J. M., *Biblioteca de legislación ultramarina*, t. I, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1844, p. 321.

²⁰ BORAO MATEO, J. E., «La colonia de...», pp. 25 y 27.

²¹ BORAO MATEO, J. E., «The arrival of the Spanish galleons in Manila from the Pacific Ocean and their departure along the Kuroshio stream (16th and 17th centuries)», *Journal of Geographical Research*, n.º 47, 2007, pp. 21, 25-28 y 34.



Fig. 3. Biombo namban, objetos para comercio traídos de China por los navíos portugueses a Nagasaki, atribuido a Kanō Domi, siglos XVI-XVII (Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).



Fig. 4. Mar del Sur, con el mar Pacífico y el mar Negro, Hessel Gerritsz, 1622, manuscrito iluminado sobre pergamino (Bibliothèque Nationale de France, Paris).

reaprovechamiento antes de afrontar el gran cruce oceánico. En este contexto se produce, en 1601, un cambio sustancial: Tokugawa Ieyasu (1542-1616) envía a Jerónimo de Jesús ante el gobernador Francisco Tello con la propuesta de establecer un comercio directo con el virreinato de Nueva España —no con Filipinas, aunque formara parte de él—, planteando de facto la posibilidad de un «Galeón de Manila japonés». Se ofrecía incluso permitir la detención de las embarcaciones en las costas japonesas antes de su travesía hacia América, lo que implicaba disponer de un punto de aguada y reaprovisionamiento comparable al que, siglos más tarde, perseguiría la expedición del comodoro Perry de 1854. Las implicaciones eran cuantificables; una escala japonesa podía reducir el recorrido en torno a 2 700 kilómetros, pasando de unos 10 300 kilómetros desde el último punto en Filipinas a aproximadamente 7 600 para el cruce del océano Pacífico. En términos estratégicos, Japón podía convertirse en el equivalente funcional de la Florida para los Galeones de Indias en el Atlántico, esto es, un último punto seguro de reabastecimiento en territorio amigo, vigilado y defendible, antes de la decisiva y larga travesía. No resulta extraño que este horizonte conceptual inspirase a Luis de Góngora (1561-1627) a sintetizar, en clave poética, el alcance simbólico de la expansión hispánica en Asia: «[...] trasladaba sus columnas de Gibraltar a Japón con su segundo *Plus Ultra*».²² En última instancia, tanto la España filipina como el Japón del periodo compartían una misma dependencia estructural, al basar su articulación política, económica y militar en un mismo elemento operativo esencial: los barcos.

Repercusión del Galeón en las navegaciones del continente asiático

Andrés de Urdaneta efectuó el tornaviaje a bordo de la nao *San Pedro*, mientras que la primera embarcación en anticipar el retorno fue el patache *San Lucas*, salido de Puerto de Navidad el 9 de agosto de 1565. En este trayecto se sitúa la figura de Alonso de Arellano, quien, siguiendo las indicaciones transmitidas por Legazpi, se separó de la flota y regresó afirmando haber sido el primero. La afirmación era correcta en términos cronológicos y, además, se realizó a una velocidad difícil de igualar durante siglos.²³ Conviene precisar, por tanto, que ni el primer ni el segundo cruce efectivo del Pacífico se realizaron en galeones [fig. 5]. Aunque el galeón se convirtiera en la forma más representativa de la expansión oceánica

²² GÓNGORA Y ARGOTE, L. de, *Romances*, Barcelona, Quaderns Crema, 1998, p. 445.

²³ AGI, Patronato, 23, R. 19.



Fig. 5. Detalle del mapa manuscrito *Demarcación y división de las Yndias*, Juan López de Velasco, ca. 1575 (John Carter Brown Library, Providence).

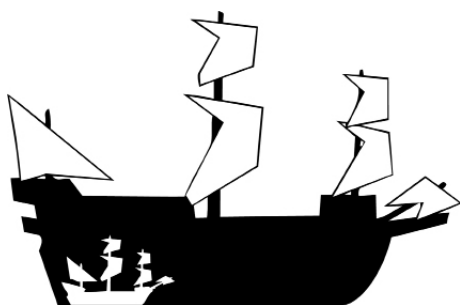


Fig. 6. Variantes tipológicas en el Galeón de Manila. Comparación entre un patache de 40 toneladas y un galeón de más de 1300 toneladas. Elaboración: autor.

hispánica, su configuración no fue lineal ni homogénea. La tipología se estabilizó de manera progresiva a partir de experiencias acumuladas —incluidas la introducción y reconversión de naos y carracas en otros teatros— y de la definición funcional de sus usos principales (defensa, transporte y mando), con posibles orígenes en proto-galeones o naos cantábricas [fig. 6].²⁴

No obstante, la evolución tecnológica no siguió una única vía. Incluso sin transferencia directa,

pueden darse convergencias evolutivas, esto es, soluciones similares desarrolladas de forma paralela por sociedades distintas ante problemas comparables.²⁵ El universo del galeón incluía múltiples variantes, como galeon-cetes, galeones agalerados o zabras, cada una con ventajas y limitaciones. En conjunto, el galeón se caracterizaba por su porte, su capacidad artillera y su función como plataforma de mando, lo que obligaba a una compleja

²⁴ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., «Los barcos de la conquista: anatomía de un proto-galeón de Indias. Reconstitución conjetural del “exvoto de Utrera”», *Monte Buciero*, n.º 4, 2000, pp. 17-59.

²⁵ FAUVELLE, M., SASAKI, S. y JORDAN, P., «Maritime technologies and coastal identities: Seafaring and social complexity in indigenous California and Hokkaido», *Indigenous Studies and Cultural Diversity*, vol. 1, n.º 2, 2024, pp. 43-47, <https://doi.org/10.57519/iscd.00008>.

distribución del espacio entre tripulación, carga y piezas.²⁶ Esta característica comporta un corolario esencial: el galeón no estaba concebido como un barco autosuficiente. Su peso y menor maniobrabilidad exigían operar dentro de una armada, apoyado por unidades más ágiles que proporcionaran exploración, enlace, defensa próxima y abastecimiento. Su función no era abarcar todas las tareas, sino cumplir un papel específico dentro de un dispositivo coordinado. Desde esta perspectiva, el galeón fue también un medio coercitivo, capaz de concentrar defensa, transporte de riqueza y control humano, llegando en algunos casos a funcionar como una auténtica «ciudad flotante».²⁷ Las naos actuaron como transporte general y, en la documentación, como término genérico para embarcaciones de carga. Su porte fue aumentando, alcanzando en algunos casos tonelajes muy elevados. Para facilitar desembarcos o la remontada de ríos hacia puertos de control como Sevilla, se imponían alijos forzosos antes de la navegación fluvial.²⁸ La tensión entre capacidad de carga y seguridad generó prácticas reiteradas de sobrecarga, desmontajes parciales y cubiertas falsas, con consecuencias estructurales peligrosas. No obstante, la lógica económica del sistema empujaba a maximizar el volumen transportado, compensando riesgos y pérdidas. La propia arquitectura naval podía verse condicionada por criterios fiscales, diseñándose cascos y cubiertas conforme a métricas impositivas, lo que permite entender la construcción naval como un fenómeno de economía política y no solo técnico.²⁹

Como cualquier herramienta, el galeón tenía un ámbito de uso específico. Pretender emplearlo como solución universal podía resultar contraproducente, privilegiándose en determinados contextos embarcaciones menores, más rápidas y discretas, frente a la potencia de fuego.³⁰ La conclusión es estructural. El galeón estaba pensado para navegar en conserva, protegido y coordinado. El Galeón de Manila constituye así una paradoja operacional: una armada en sí misma, a menudo reducida a uno o dos barcos en el Pacífico, obligada a concentrar defensa y carga con un apoyo mucho menor que el disponible en el Atlántico. A ello se añadían límites estrictos de tonelaje y, sobre todo, del valor total autorizado, lo que favoreció el desarrollo de prácticas de ocultación y cargamentos de tripulación exentos de control fiscal.³¹ Todo lo anterior permite comprender

²⁶ VEGA PINIELLA, R. y VÁZQUEZ BRAVO, H., *El Señor de...*, pp. 44-50.

²⁷ *Ibidem*, pp. 51 y 53.

²⁸ AGI, Patronato, 257, N. 1, G. 3, R. 2, ff. 8 r-8 v.

²⁹ SERRANO MANGAS, F., *Función y evolución del galeón en la carrera de Indias*, Madrid, Fundación Ignacio Larramendi, 2017, pp. 51-67.

³⁰ AGI, Patronato, 257, N. 1M, G. 3, R. 2.

³¹ REYES MANZANO, A., *La Cruz y la Catana: relaciones entre España y Japón (siglos XVI-XVII)* (tesis doctoral), Departamento de Ciencias Humanas de la Universidad de La Rioja, 2014, p. 294.

el impacto del galeón en el mundo japonés. El término *kurofune* (barcos negros) alude al ennegrecimiento del casco por la brea del calafateado y refleja una percepción ambivalente: el galeón podía ser interpretado como vector de riqueza y comercio, pero, también, como instrumento de coerción debido a su artillería. En paralelo, la presencia ibérica fue percibida inicialmente como factor de seguridad frente a la piratería y como elemento de orden en espacios comerciales estratégicos. En el marco de las relaciones entre Manila y Japón, el comercio de armas y la observación de las tecnologías navales occidentales despertaron un interés creciente, evidenciando que el galeón fue simultáneamente amenaza, oportunidad y objeto de aprendizaje.³²

El «Galeón japonés»: imitaciones, construcciones híbridas y aprendizaje tecnológico

La cuestión decisiva no es si Japón admiró o si temió a los galeones españoles, sino qué hizo con el conocimiento que estos incorporaban. En el debate japonés sobre capacidad naval se identifica con claridad una carencia estructural: la ausencia de navíos de alto bordo capaces de operar a gran distancia, sostener artillería pesada y resultar prácticamente inalcanzables para embarcaciones no occidentales. Esa limitación no era solo técnica, sino estratégica [fig. 7]. En Manila, las entradas y salidas de navíos estaban estrictamente reguladas y registradas, y el número de barcos era reducido. El tráfico marítimo se articulaba en varios niveles bien diferenciados: un comercio local de cabotaje, protagonizado principalmente por embarcaciones filipinas, indonesias y malayas; un comercio de altura, dominado sobre todo por naves chinas y, en menor medida, japonesas; y, finalmente, los movimientos de armadas de alto bordo organizados directamente por el gobernador, incluidos los navíos portugueses integrados en el sistema hispánico. En la documentación, la expresión «navíos de alto bordo» no designa necesariamente galeones estrictos, sino unidades de porte equivalente, aptas para la navegación oceánica y la guerra naval.

En el contexto asiático esta distinción se acentúa. Durante más de tres siglos, el uso cotidiano se apoyó en las llamadas «fuerzas sutiles»: embarcaciones ligeras, corsarias, subcontratadas o locales, idóneas para un teatro operativo que exigía velocidad y flexibilidad. Sin embargo, esa lógica era insuficiente para los objetivos del Galeón de Manila. El siste-

³² BORAO MATEO, J. E., «La colonia de japoneses en Manila en el marco de las relaciones de Filipinas y Japón en los siglos XVI y XVII», *Cuadernos CANELA*, n.º 17, 2005, p. 25.

ma transpacífico requería navíos de alto bordo capaces de sostener largos cruces oceánicos, transportar grandes volúmenes de carga y garantizar la defensa armada del convoy, como ya observaba Antonio de Morga (1559-1636) al describir el equilibrio naval de la región.³³ Este es el verdadero cambio de paradigma introducido por las «naves negras», pues suponía que el propio navío era un instrumento autónomo de proyección militar, económica y simbólica. No es casual que Alessandro Valignano (1539-1606) señalara que los japoneses «no tienen embarcaciones altas» ni capacidad para formar armadas capaces de operar lejos de su territorio, subrayando así la imposibilidad de replicar de inmediato el modelo naval ibérico.³⁴ En la misma lógica, se insiste en que el socorro debería enviarse «siempre» en navíos grandes, «bajeles de alto bordo», lo que apunta a una jerarquización operativa entre fuerzas sutiles para respuesta rápida y unidades mayores para presencia disuasoria.³⁵

Pese a ello, existieron intentos de aproximación técnica [figs. 8, 9 y 10]. Se documentan construcciones navales en Japón con influencia ibérica, como el *San Buenaventura*, de unas 170 toneladas, adquirido por Rodrigo de Vivero³⁶ (1564-1636), mientras que otra de las naves, construidas bajo supervisión vinculada al navegante inglés William Adams (1564-1629), permaneció en Japón. El propio Adams comparó estas embarcaciones de forma desfavorable con un galeón español de unas 1 000 toneladas, lo que evidencia tanto la conciencia de escala como el



Fig. 7. *Biombo namban*, llegada de los bárbaros del sur, Kanō Naizen, ca. 1593-1600, (Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).

³³ MORGA, A. de, *The Philippine islands, Moluccas, Siam, Cambodia, Japan, and China, at the close of the sixteenth century*, Londres, Hakluyt Society, 1868, p. 24. Antonio de Morga fue un jurista, funcionario colonial y cronista español del periodo imperial, conocido sobre todo por haber escrito una de las primeras historias detalladas de Filipinas: MORGA, A. de, *Sucesos de las Islas Filipinas dirigidos a don Cristóbal Gómez de Sandoval y Rojas, Duque de Cea, por Antonio de Morga, Oydor de la Real Audiencia de la Nueva España: trata de las cosas sucedidas en las dichas Islas desde el año de mil y quinientos y noventa y cinco hasta el de seiscientos y tres*, México, Casa de Geronymo Balli: por Cornelio Adriano Cesar, 1609.

³⁴ VALIGNANO, A., *Apología*, citado en IACCARINO, U., *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichō (1596-1615)* (tesis doctoral), Departamento de Humanidades de la Universitat Pompeu Fabra, 2013, p. 240.

³⁵ AGI, 22, FILIPINAS, 21, R.7, N.23, es copia.

³⁶ Sobre este tema, véase el artículo de Rie Arimura en este mismo número de la revista *Artigrama*.



D. Vnana q auia venia del Japon

Fig. 8. Detalles de Bahía y ciudad de Acapulco, en CARDONA, N. de, *Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y Sur en las Indias [...]*, 1632 (Biblioteca Nacional de España, Madrid).



Fig. 9. Retrato de Hasekura Tsunenaga, Claude Deruet, 1615 (colección privada, Roma).



Fig. 10. Detalle de la embarcación del Retrato de Hasekura Tsunenaga, Claude Deruet, 1615 (colección privada, Roma).

carácter experimental de estos ensayos.³⁷ La documentación española menciona asimismo un galeón prácticamente indistinguible de los españoles, representado en Acapulco y consignado el piloto mayor, navegante y explorador español Nicolás de Cardona.³⁸ Todo apunta a que se trate del *San Juan Bautista*, construido en Japón que zarpó el 28 de octubre de 1613 para transportar la embajada de Hasekura Tsunenaga (1571-1622), junto al franciscano Luis Sotelo (1674-1624). Aunque producido en Japón, su concepción formal remite claramente al galeón español, con influencias técnicas asociadas a carpinteros vinculados a la dirección de William Adams y una notable capacidad humana: un pasaje de unos 180 individuos, además de la tripulación, que sugiere un porte elevado. Desde la perspectiva del sistema transpacífico, la historiografía ha analizado la presencia y trayectoria de estas embarcaciones y su relación con la ruta del Galeón de Manila y sus incidentes, subrayando su inserción —real o tentativa— en la lógica naval hispánica.³⁹

Entre la ruta y el naufragio: Japón, Filipinas y el Galeón de Manila

Un galeón de Manila que no tenía, en origen, relación directa con Japón terminó siendo uno de los más recordados por sus consecuencias diplomáticas y religiosas: el *San Felipe*. Antes de llegar a ese punto de inflexión, conviene subrayar que la relación entre Japón y Filipinas se apoyaba en una infraestructura portuaria, naval y administrativa concreta, en la que la Armada —y, con ella, la autoridad del gobernador— operaba como bisagra entre defensa, comercio y diplomacia. La construcción, carena y pertrechado de embarcaciones en Cavite (Filipinas) aparece documentada como un elemento estructural de la logística marítima filipina. Este dato ancla el sistema del Galeón en una realidad material precisa: sin capacidad de reparación y armamento en Filipinas, el vínculo transpacífico quedaba técnicamente comprometido. A ello se suman misiones diplomáticas y religiosas en las que el contacto con Japón se articula mediante regalos, mediaciones personales y expedientes formales, como en los viajes de fray Jerónimo de Jesús, a quien se asignan fondos específicos para presentes.⁴⁰

³⁷ IACCARINO, U., *Comercio y diplomacia...*, p. 241.

³⁸ Biblioteca Nacional de España [BNE], MSS/2468, *Descripciones geográficas e hidrográficas* [...], post. 1632, ff. 117-118.

³⁹ BORAO MATEO, J. E., «The arrival of...», p. 28.

⁴⁰ AGI, Filipinas, 8, R.1, N.17, ff. 12 r-13 v.; y AGI, Filipinas, 19, R.2, N.21, vol. 1.

Sin embargo, la documentación muestra que, ya en la década de 1630, la interlocución con Japón era irregular, frágil y políticamente arriesgada. Se intentó reactivar el comercio pese al precedente traumático de los martirios, pero los resultados fueron inciertos. Aunque se afirmaba que el rey de Japón deseaba continuar el comercio, las promesas no se materializaron: los embajadores fueron recibidos y abastecidos, pero no se despacharon nuevas embarcaciones ni se permitió el envío de otras desde Filipinas. Se consideró incluso inviable reenviar embajadas por temor a que los emisarios sufrieran el mismo indecente trato que los enviados de 1623 y 1625.⁴¹ Este bloqueo oficial obliga a plantear una cuestión clave: si la comunicación institucional se cerraba, ¿cómo circulaba entonces la información? El propio expediente apunta a un mecanismo habitual en el Sudeste Asiático: religiosos que viajaban ocultamente, vestidos como seglares, enrolándose en navíos chinos u otras embarcaciones. Se advierte, no obstante, que de ellos no se tenía noticia hasta recibir cartas posteriores, lo que revela una red de comunicación indirecta, clandestina y de retorno incierto.

En paralelo, la prioridad cotidiana seguía siendo la defensa del archipiélago. Las armadas operativas habituales se orientaban contra la piratería, en especial la procedente de Joló, capaz de ejecutar ataques destructivos contra astilleros y naves en construcción. En estos casos se despachaban champanes, embarcaciones menores empleadas como respuesta inmediata, lo que subraya la coexistencia entre un sistema transpacífico de alto bordo y una guerra naval local de baja intensidad. Esta presencia previa no fue episódica ni marginal ni se detuvo. Ya en 1573, el militar y administrador colonial español Diego de Artieda Chirino menciona la existencia de un comercio constante entre Japón y Luzón, y, en 1575, el funcionario y militar Juan Pacheco de Maldonado (1577-1652) precisa que dichas actividades se concentraban en Cagayán, Lingayén (Pangasinán) y Manila. De forma especialmente significativa, estos mismos enclaves reaparecen, con idéntica localización funcional, en la documentación japonesa de la década de 1630, bajo las denominaciones Hakashina (Pangasinán), Kakayan (Cagayán) y Manyeiraku (Manila), lo que confirma la estabilidad de estos nodos dentro de los circuitos transpacíficos previos y paralelos al sistema del Galeón.⁴² Dentro de este marco, determinados episodios funcionaron como catalizadores. El naufragio de 1609 protagonizado por Rodrigo de Vivero, tras su gobierno en Filipinas, se inscribe en una secuencia de arribadas involuntarias que condicionaron la relación con

⁴¹ AGI, 22, Filipinas, 21, R.7, N.23, 6.

⁴² BORAO MATEO, J. E., «La colonia de...», pp. 25 y 27.

Japón. El episodio es relevante tanto por las negociaciones personales con Tokugawa Ieyasu como por la reactivación de proyectos diplomáticos, incluidas las expediciones de Sebastián Vizcaíno, en las que volvió a plantearse la posibilidad de permitir paradas en Japón antes del cruce del Pacífico.⁴³ La documentación refleja asimismo medidas de protección del sistema: la necesidad de escoltar determinados galeones y de reforzar puntos críticos como el estrecho de San Bernardino, donde se temían ataques de piratas occidentales, dentro del marco de los «Galeones de la Carrera de Acapulco». La escala logística que podía movilizarse era considerable: se documentan casi cincuenta naves para transportar tropas destinadas a pacificar Mindanao, la segunda isla más grande de Filipinas. En ese mismo expediente aflora una crítica significativa: la dedicación al comercio habría desplazado la preparación militar, pues muchos habitantes de las islas «ya no se precian de otra cosa».⁴⁴

Es en este terreno de fragilidad —diplomacia indirecta, defensa contra piratería, escoltas puntuales y tensión entre comercio y armas— donde se inserta el incidente del *San Felipe* (1596-1597). El galeón zarpó de Cavite en julio de 1596 bajo el mando de Matías de Landecho, con más de doscientas personas a bordo, religiosos y una carga comercial valiosa. Las tormentas obligaron a alijar mercancías en tres ocasiones, sin resultados, poniendo de manifiesto la vulnerabilidad logística del sistema forzando el aproximarse a la costa japonesa.⁴⁵ La arribada forzosa transformó el accidente marítimo en crisis política. Las autoridades japonesas embargaron la carga superviviente y las declaraciones imprudentes de miembros de la tripulación sobre el papel de las misiones cristianas dentro del sistema imperial español alimentaron la sospecha de una estrategia de conquista encubierta. El resultado fue la intensificación de la persecución anticristiana y la ejecución de veintiséis cristianos en 1597, hito que alteró de forma duradera la confianza en el tráfico marítimo.⁴⁶ Por último, el impacto humano del episodio confirma su carácter estructural. La población japonesa en Manila pasó de unos 300 individuos en 1593 a alrededor de 1 000 en 1597, cifra que solo se explica por múltiples vías de llegada, incluidas naves portuguesas de comerciantes. El *San Felipe* no fue, por tanto, un suceso aislado, sino un punto de quiebre dentro de

⁴³ *Ibidem*, p. 37.

⁴⁴ AGI, 22, Filipinas, 129, N.5, 1-2, 5; y AGI, 22, Filipinas, 18B, R.6, N.51, 1.

⁴⁵ AGI, 22, Filipinas, 18 B, R.7, N.86.

⁴⁶ AGI, 22, Filipinas, 79, N.28; AGI, 22 Filipinas, 79, N.33; AGI, 22 Filipinas, 84, N.80, 4; y GAMBOA, J. A. y KIM, Y. J., «El incidente del galeón San Felipe y la persecución a los cristianos en Japón (1597) Una transcripción del relato de uno de los sobrevivientes», *Nuevo mundo, mundos nuevos*, n.º 22, 2022, <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.86778>.

un proceso de contacto ya denso, en el que Manila actuaba como nodo de asentamiento, tránsito y observación mutua.⁴⁷

Sin registros: pacotillas, cajones de regalos y comercio indirecto con Japón

Las denominadas pacotillas fueron un apreciado derecho consuetudinario de la tripulación que se convirtió en un canal estructural de circulación artística transoceánica. El Galeón de Manila no fue únicamente un vector de grandes cargamentos comerciales fiscalizados por la Corona, sino también un espacio de circulación paralela —tolerada y, en muchos casos, estructural— de objetos artísticos y manufacturados asiáticos. Este tráfico se articulaba de manera preferente a través de las pacotillas de los tripulantes, entendidas un complemento informal a los salarios insuficientes y una manera de permitir la recuperación de gastos personales tras unas travesías excepcionalmente largas y arriesgadas [fig. 11]. Desde fechas tempranas, la pacotilla fue reconocida como una práctica legítima, siempre que respetara ciertos límites formales. En términos normativos, se permitía a cada marinero guardar mercancías para su comercio dentro de sus pertenencias, con la salvedad expresa de «oro ni plata, perlas ni piedras, salvo los dineros que a él le tocare y fueren suyos».⁴⁸

Esta formulación, deliberadamente ambigua, permitía un margen considerable para el transporte de objetos de alto valor unitario y pequeño volumen, particularmente adecuado para bienes artísticos y manufacturados. Antonio de Morga confirma explícitamente que los géneros transportados por esta vía no estaban sujetos al pago de derechos reales adicionales, siempre que no excedieran los límites tolerados, lo que facilitaba la circulación de objetos valiosos —incluidos bienes de procedencia japonesa— fuera de los grandes registros fiscales.⁴⁹ Lejos de constituir una anomalía, esta práctica se integró en el funcionamiento ordinario del sistema transpacífico y contribuyó de manera decisiva a la difusión de manufacturas asiáticas en los mercados americanos y europeos. En este contexto, los mandos de los galeones desempeñaron un papel clave. Su autoridad no se limitaba al gobierno de una nave concreta, sino que se extendía al conjunto del dispositivo naval, que en el Pacífico solía reducirse a una auténtica «armada de un solo barco». Esta concentración de funciones —navales, militares, logísticas y, en no pocos casos, económi-

⁴⁷ BORAO MATEO, J. E., «La colonia de...», pp. 27 y 31.

⁴⁸ AGI, Patronato, 257, N.1, G.3, R.3, f. 2 v.

⁴⁹ MORGÁ, A. de, *Sucesos de las...*, p. 355.

cas— otorgaba a generales y capitanes una capacidad de intervención directa en la organización del viaje y en la gestión de estos espacios de tolerancia comercial, incluidos los relativos a pacotillas y cargamentos no estrictamente reglados.⁵⁰ Desde esta perspectiva, la pacotilla debe entenderse como un mecanismo estructural de transferencia cultural y no como un simple complemento económico individual, particularmente adecuado para bienes artísticos cuyo valor dependía de la calidad, la rareza y la demanda, antes que del volumen transportado.



Fig. 11. *Biombo namban*, escena de la llegada de navíos portugueses a Nagasaki, atribuido a Kanō Domi, siglos XVI-XVII (Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).

Cajones de regalos: ambigüedad para un comercio informal

Paralelamente a las pacotillas, la documentación revela la existencia de otra vía de circulación no plenamente normalizada: los «cajones de regalos». Esta categoría administrativa, más asentada a partir de comienzos del siglo XVIII, pero basada en prácticas previas, agrupaba envíos heterogéneos de manufacturas asiáticas difíciles de clasificar dentro de los aranceles generales, ya fuera por su diversidad material o por tratarse de pequeñas cantidades de objetos muy distintos entre sí. Los cajones de regalos gozaban de ventajas fiscales significativas e incluso de gratuidad parcial en aduanas, lo que los convirtió en un instrumento privilegiado para el comercio indirecto. La evolución terminológica es reveladora: los registros pasan de expresiones como «cajón de regalos que se componen de géneros de China y otros preciosos» (1720) a fórmulas más genéricas como «cajones de regalos de géneros de China permitidos y otros» (1778), reflejando una práctica ya plenamente asumida que la administración ilustrada trató posteriormente de sistematizar.⁵¹ En estos cajones se incluía una auténtica miscelánea de objetos: papeles pintados

⁵⁰ TAPIA HERRERO, E., «Influencia de los mandos de flotas en la estructura y logística de la Carrera de Indias», *e-Spania*, n.º 52, 2025, <https://doi.org/10.4000/14w81>.

⁵¹ ZAMORA CORONADO, J. M., *Biblioteca de legislación...*, pp. 254-255; y *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, Madrid, Imprenta de Pedro Mari, 1778, p. 191.



Fig. 12. *Biombo namban*, escena de la llegada de navíos portugueses a Nagasaki, atribuido a Kanō Domi, siglos XVI-XVII (Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).

y dorados, lacas (maques), muebles de madera, quitasoles, abanicos, trabajos de coral y marfil, piedras labradas e, incluso, cuadros, muchos de los cuales superaban en valor a productos tradicionales como ciertas especias.⁵² Estas mercancías compartían rasgos comunes que explican su éxito: evitaban prohibiciones generales, eran ligeras, no perecederas, atractivas sin resultar excesivamente caras en origen y capaces de alcanzar precios elevados tanto en América como en Europa [fig. 12].⁵³ Resulta especialmente relevante que esta categoría permitiera integrar objetos artísticos japoneses dentro de circuitos dominados formalmente por el comercio chino. A través de Macao, Cantón o intermediarios sangleyes, manufacturas niponas accedían a Manila y, desde allí, a Nueva España, explicando la presencia temprana y sostenida de biombo japonés, lacas *namban* o armas como la catana en contextos virreinales.⁵⁴

Del comercio tolerado al contacto forzado: el naufragio del *San Felipe*

La fragilidad de estos circuitos no registrados se hace especialmente visible en los episodios de arribadas forzosas [fig. 13]. El caso paradigmá-

⁵² ZAMORA CORONADO, J. M., *Biblioteca de legislación...*, pp. 320-321; y Museo Marítimo Vasco, R. 631, *Diario de Cantón*, 1789, ff. 80 r.-81 r.

⁵³ AGI, Patronato, 257, N.1, G.3, R.3, f. 2 v.

⁵⁴ KAWAMURA, Y., «Llegada de productos japoneses a Manila en la fase final del periodo Namban», *Mirai. Estudios Japoneses*, n.º 3, 2019, pp. 45-58, <https://dx.doi.org/10.5209/mira.63085>.

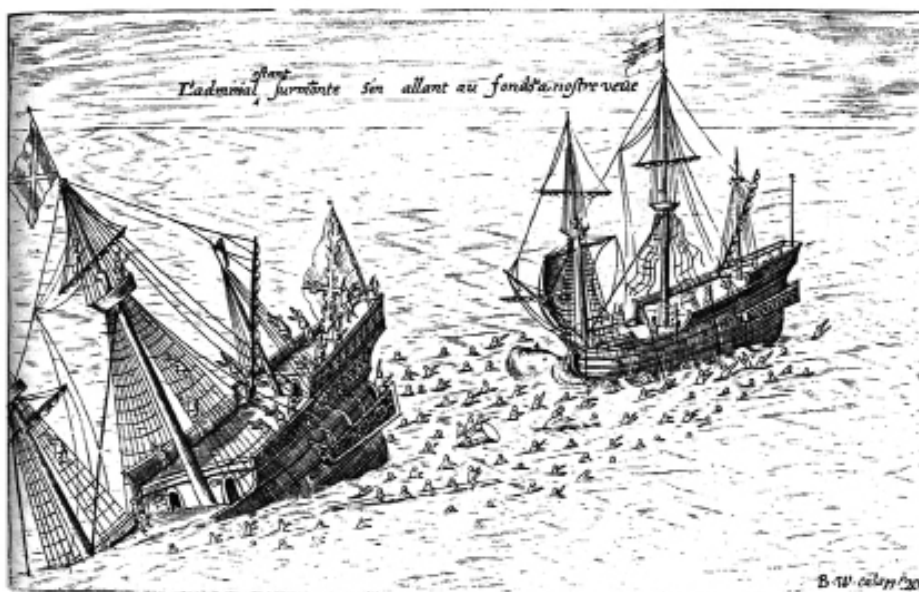


Fig. 13. Hundimiento del galeón *San Diego* en la bahía de Manila, 14 de diciembre de 1600, pecio en el que participó Pedro de Morga, en *BRV, T. de, Peregrinationes*, 1603 (Boston Public Library, Boston).

tico es el incidente del galeón *San Felipe* (1596-1597), donde pacotillas, cajones y cargamentos mixtos quedaron expuestos de forma abrupta al control japonés. Durante la travesía, tras sufrir graves daños estructurales por los temporales, la tripulación se vio obligada a alijar repetidamente el contenido del navío para evitar el hundimiento. La documentación describe una escena de enorme fuerza material y simbólica, en la que se sacrifican tanto mercancías fiscales como bienes privados:

[...] se echaría a la mar 400 piezas así cajas de marineros como cajones y fardos que hizo harta lástima. Que era cosa no vista jamás la mucha cantidad de tiburones cuan encarnizados andaban que embestían a querer comer y mordían el fardo y cajón como si fuera cosa de su sustento.⁵⁵

Este pasaje no solo ilustra la violencia del océano, sino que revela con claridad la coexistencia real de pacotillas, cajones y cargamentos reglados dentro de un mismo sistema material. Lo que se arroja al mar no son abstracciones contables, sino objetos concretos: cajas de marineros, cajones de regalos, fardos de mercancías diversas, muchos de ellos portadores

⁵⁵ AGI, Filipinas, 79, f. 7.

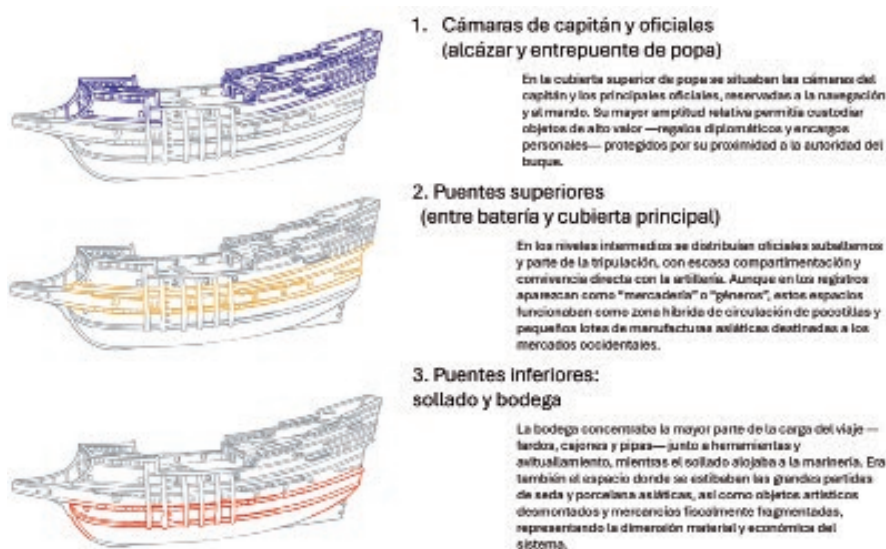


Fig. 14. Distribución tipológica de objetos artísticos en un galeón según titularidad y función económica. Elaboración: autor.

de un alto valor artístico y simbólico [fig. 14]. Una vez arribado a Japón, el *San Felipe* vio cómo el cargamento superviviente era embargado en su totalidad por las autoridades locales, sin distinción entre bienes privados e institucionales.⁵⁶ El incidente transformó un problema logístico en una crisis diplomática y religiosa, acelerando la persecución anticristiana y marcando un punto de inflexión en las relaciones hispano-japonesas.⁵⁷

Desde la perspectiva del tráfico artístico, el episodio confirma dos aspectos esenciales. En primer lugar, que los galeones transportaban de manera sistemática objetos de alto valor no estrictamente comercial, integrados en cargamentos mixtos donde pacotillas y cajones eran parte constitutiva del sistema. En segundo lugar, que la incautación de estos bienes en Japón contribuyó indirectamente a la difusión del conocimiento material de productos asiáticos y occidentales, reforzando la percepción del galeón como concentrador de riqueza, tecnología y poder. En definitiva, los circuitos «sin registros» —pacotillas y cajones de regalos— no fueron marginales ni residuales. Constituyeron un canal privilegiado para la circulación de objetos artísticos japoneses dentro del mundo hispánico

⁵⁶ AGI, Filipinas, 18B, R.7, N.86; y AGI, Filipinas, 79, N.28.

⁵⁷ GAMBOA, J. A. y KIM, Y. J., «El incidente del...».

y explican cómo, incluso en contextos de restricción formal del comercio o de cierre diplomático, el arte japonés siguió viajando en las entrañas del Galeón de Manila.

La plata nipona y la lógica del modelo de mercado japonés frente al chino

Antonio de Morga introduce, casi de forma incidental, un dato que resulta fundamental para comprender la especificidad japonesa dentro del sistema del Galeón de Manila. Al describir los intercambios con mercaderes nipones, señala que los precios se fijaban «lo más en reales», pero precisa que los japoneses no los codiciaban «como los chinos, por tener plata en Japón», ya que traían «cantidad della en planchas», vendida «a precios acomodados». ⁵⁸ Esta observación aparentemente secundaria revela una diferencia estructural de enorme calado. A diferencia del comercio con China —articulado sobre una fuerte dependencia de la plata americana—, Japón no se integraba en el sistema como receptor pasivo del metal precioso, sino como proveedor alternativo de plata. En términos funcionales, ello convertía a Japón en una suerte de «antigaleón», es decir, en un nodo asiático capaz de alimentar el sistema desde el extremo opuesto de la ruta transpacífica. Este rasgo alteraba profundamente la lógica habitual del intercambio. Mientras que en el eje China-Manila-Nueva España la plata fluía de este a oeste, en el caso japonés se producía un circuito inverso o complementario, en el que el metal nipón entraba en Manila para ser reinsertado en redes más amplias de arbitraje. En consecuencia, Japón no era únicamente un proveedor de manufacturas artísticas, sino también un actor con capacidad monetaria propia, lo que le otorgaba una posición negociadora comparativamente más equilibrada.

La documentación confirma esta lógica. Juan Pacheco Maldonado describe el núcleo del intercambio señalando que «su principal comercio es el intercambio de oro por plata, de dos a dos marcos y medio de plata por uno de oro», relación que explica tanto el interés japonés por el oro filipino como la atracción que ejercía este circuito sobre los agentes españoles asentados en Manila. Esta dinámica de cambio metálico se inserta plenamente en lo que la historiografía ha definido como el «sistema de Manila», entendido como un espacio de intersección donde flujos monetarios, textiles y manufacturas se solapan con intereses estatales y prácti-

⁵⁸ KIM, A. de, *Sucesos de las...*, p. 355.

cas mercantiles locales.⁵⁹ La relevancia económica de este mecanismo se acentúa cuando se compara el valor relativo del oro y la plata en distintos espacios. Como ha señalado Yayoi Kawamura, mientras que en China la ratio oro/plata se situaba aproximadamente en torno a 1:5, en el mundo hispánico alcanzaba valores cercanos a 1:10. Esta disparidad incentivaba a los agentes españoles de Manila a procurarse oro —procedente en buena medida de circuitos vinculados a Japón— para maximizar beneficios en los intercambios interregionales.⁶⁰

No resulta casual que figuras como Alonso Fajardo de Tenza (ca. 1574-1624), militar y noble español que ejerció como gobernador y capitán general de Filipinas entre 1618 y 1624, tuvieran parte de su capital invertido en estos circuitos auríferos. La participación directa de las élites coloniales en estas dinámicas confirma que el comercio con Japón no fue marginal ni accesorio, sino un componente activo de la economía política de Manila. Desde esta perspectiva, el Galeón de Manila no solo conectaba Asia y América, sino que se apoyaba en subcircuitos asiáticos que le permitían sostener su viabilidad financiera y logística. Este papel económico de Japón en el sistema de Manila acabó materializando, por vías inesperadas, aquello que Cristóbal Colón había atribuido originalmente a Cipango: un territorio asociado al metal precioso y a la riqueza monetaria. Sin embargo, a diferencia del imaginario colombino, esta riqueza no se expresó en grandes expediciones de conquista, sino en microflujos, pacotillas, cajones de regalos, intercambios metálicos y objetos artísticos que circularon de forma constante, flexible y, en buena medida, opaca a los registros oficiales. Desde esta óptica, el «antigaleón» japonés no fue un navío concreto, sino una función sistémica: la capacidad de Japón para alimentar, tensionar y complejizar el sistema transpacífico desde dentro de Asia. Esta función explica tanto la persistencia del comercio indirecto incluso durante el *sakoku* como la ansiedad española por evitar escalas forzosas en el archipiélago nipón. Japón era, simultáneamente, proveedor, socio potencial y riesgo diplomático. Así, el Galeón de Manila aparece no como una línea recta entre Manila y Acapulco, sino como una estructura porosa, atravesada por circuitos secundarios de plata, oro, armas y objetos artísticos. En ese entramado, Japón ocupó un lugar singular: no el del gran consumidor de plata, sino el del actor capaz de invertir el flujo, convirtiéndose en un espejo inverso del propio Galeón.

⁵⁹ TREMML-WERNER, B., *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644*, Ámsterdam, Amsterdam University Press, 2015, pp. 18-19.

⁶⁰ KAWAMURA, Y., «Manila, ciudad española y centro de fusión. Un estudio a través del inventario del gobernador de Filipinas Alonso Fajardo de Tenza (1624)», *e-Spania*, n.º 30, 2018, <https://doi.org/10.4000/e-spania.27950>.

Conclusiones

El análisis desarrollado a lo largo de este trabajo permite matizar de manera sustancial la idea tradicional de una relación directa, estable y estructurada entre Japón y el Galeón de Manila, al tiempo que reubica con mayor precisión el papel desempeñado por la Armada Española en la circulación de objetos artísticos nipones entre Japón, Nueva España y la península Ibérica. Lejos de un esquema lineal o bilateral, la evidencia documental y material revela un sistema complejo, indirecto y profundamente híbrido, en el que Japón participó de forma constante, aunque raramente visible en los registros oficiales del comercio transpacífico.

En primer lugar, debe subrayarse que los galeones españoles no estuvieron concebidos para el comercio directo con Japón. La navegación transpacífica de la Carrera de Manila respondió a un sistema cerrado entre Manila y Acapulco, con escalas prohibidas, rutas cuidadosamente definidas y un control estricto de tiempos y cargas. El Galeón de Manila navegaba frente a las costas japonesas sin autorización para detenerse, y los contactos directos con el archipiélago nipón se produjeron casi exclusivamente de manera excepcional, a través de naufragios, arribadas forzosas, embajadas concretas o iniciativas diplomáticas puntuales. En consecuencia, no puede hablarse propiamente de una «ruta japonesa» del Galeón, sino de una relación contingente, irregular y no planificada. Esta ausencia de contacto directo no implica, sin embargo, una desconexión real. Manila funcionó como un auténtico *entrepôt* asiático, donde convergían circuitos comerciales chinos, japoneses, filipinos y portugueses que, aunque externos al trayecto Manila-Acapulco en sentido estricto, alimentaban materialmente al sistema del Galeón. Japón formó parte estructural de este engranaje no como escala marítima, sino como proveedor, intermediario y consumidor dentro de un sistema policéntrico articulado en Manila bajo la supervisión de la administración colonial y de la Armada. En este punto resulta esencial recordar que el gobernador de Filipinas era simultáneamente capitán general y máxima autoridad naval, delegado del virreinato de Nueva España. Aunque muchas de las transacciones no se realizasen a bordo del Galeón de Manila en sentido estricto, sí se desarrollaban dentro del marco institucional de la Armada, que regulaba permisos, controlaba entradas y salidas de navíos, supervisaba los arsenales y ejercía, con mayor o menor rigor, un control efectivo sobre los flujos materiales que llegaban a Manila. La Armada proporcionó así el armazón jurídico, humano y logístico dentro del cual se integraron estas circulaciones.

Uno de los principales aportes de esta investigación es demostrar que el tráfico de objetos artísticos japoneses no se articuló como un comercio

oficial de gran escala, sino a través de mecanismos paralelos, flexibles y en gran medida no registrados. Pacotillas de marineros, cajones de regalos, efectos personales de oficiales, intercambios diplomáticos, incautaciones y regalos estratégicos constituyeron los principales vehículos de circulación de estos bienes. Precisamente por su carácter artístico, heterogéneo y de pequeño volumen, estos objetos se adaptaban con facilidad a los márgenes del sistema fiscal, beneficiándose de exenciones prácticas, tolerancias consuetudinarias o de la imposibilidad material de una clasificación arancelaria precisa. El testimonio de Antonio de Morga confirma, además, la existencia de un comercio japonés fluido y diferenciado del chino, en el que Japón no actuaba como mero receptor de plata americana, sino como un actor económicamente autónomo, capaz de aportar manufacturas, armas, alimentos y plata propia. Esta especificidad favoreció intercambios más equilibrados y una mayor circulación de objetos artísticos, muchos de los cuales se integraron en los circuitos de Manila y terminaron formando parte de los cargamentos hacia Nueva España y, en algunos casos, hasta España. En este sentido, Japón desempeñó una función económica que puede entenderse como la de un «antigaleón» asiático, capaz de alimentar el sistema desde el extremo opuesto de la ruta transpacífica.

Otro tema de interés es el papel de las comunidades japonesas asentadas en Filipinas, anteriores incluso a la llegada de los españoles y posteriormente integradas —no sin tensiones— en el sistema colonial. Estas comunidades participaron activamente en el comercio regional, se establecieron en espacios clave como Cavite, sede del arsenal y núcleo operativo de la Armada, y desempeñaron funciones especializadas como cargadores, carpinteros, marineros, grumetes y, en ocasiones, soldados o mercenarios al servicio de la monarquía hispánica. Esta proximidad funcional a la Armada ayuda a explicar tanto la circulación constante de objetos japoneses como la alta valoración de las armas niponas en contextos militares españoles. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que el tráfico de objetos artísticos japoneses fue inseparable de la Armada, no porque existiera una ruta oficial Japón-Acapulco, sino porque la Armada proporcionó el marco logístico, humano e institucional que hizo posible su circulación. Los barcos, los hombres, los permisos, las exenciones, los espacios de carga y los circuitos de redistribución permitieron que estos objetos viajaran integrados en prácticas cotidianas que complementaban salarios, reforzaban redes personales y sostenían un sistema económico profundamente híbrido.

En conclusión, el Galeón de Manila no comerciaba con Japón, pero el sistema del Galeón sí dependía de Japón a través de Manila. La Armada Española no fue únicamente un instrumento militar o un medio de

transporte, sino un agente estructural en la circulación de objetos artísticos nipones, facilitando su tránsito desde Japón hasta Nueva España y, en última instancia, hasta España. Este tráfico, discreto, fragmentario y a menudo invisible en los registros oficiales, demuestra que la historia del arte asiático en el mundo hispánico no puede entenderse sin atender a los márgenes operativos del comercio naval, a las prácticas informales y al papel articulador de la Armada en el primer sistema verdaderamente global de intercambio.

