

El legado español en Asia

Elisa Lledó | Ayudante de investigación, Real Instituto Elcano | @ECLledo 

A medida que el centro de gravedad geopolítico global se desplaza hacia la región Asia-Pacífico, se hace patente reivindicar el legado histórico de la presencia española allí. En este sentido, la conmemoración del próximo quinto centenario de la expedición marítima Magallanes-Elcano (1519-1522), principalmente asociado a la primera circunnavegación de la Tierra, otorga también una excelente ocasión para reivindicar el legado español en Asia. En concreto, el descubrimiento del Océano Pacífico por Núñez de Balboa en 1513 y la expedición Magallanes-Elcano contribuyeron a sentar las bases de una línea de proyección imperial y comercial hispánica que conectó Europa, América y Asia, inmortalizada por el Galeón de Manila (1565-1815).

El descubrimiento del Océano Pacífico (Mar del Sur) por **Núñez de Balboa** en 1513 fue el punto de partida que hizo pensar en la posibilidad de una nueva ruta que llevaría a los españoles a las tan codiciadas islas Molucas (Islas de las Especies, archipiélago de Indonesia) por el oeste, obviando así la ruta oriental bajo dominio portugués. Sin embargo, Portugal, pionera de esos derroteros, alcanzó primero la India y se instaló en 1513 en las islas Molucas. Fernando de Magallanes, portugués al servicio de la corona española, convenció a Carlos I de España que la especiería se encontraba en el hemisferio español y que se podría alcanzar las islas Molucas por poniente a través del Nuevo Mundo. Y así, lo que comenzó siendo una expedición cuyo objetivo respondía al incentivo económico y comercial, terminó convirtiéndose en un verdadero asentamiento del Imperio español en Asia.

La primera de las expediciones, la **Expedición Magallanes-Elcano** (1519-1522) contribuyó al descubrimiento del paso del océano Atlántico al Mar del Sur, bautizado como el Océano Pacífico en 1520 (Estrecho de Magallanes), a la ampliación por parte de la Corona Española con las islas Filipinas y, sobre todo, a la primera vuelta al mundo, demostrando así la esfericidad de la tierra, pasando del *non terrae plus ultra* al *plus ultra*.

Tras la muerte de Magallanes (1521) en la isla de Mactán (isla situada frente a las costas de la isla de Cebú, Filipinas), **Juan Sebastián Elcano** se hizo cargo de la expedición y regresó a España en 1522, culminando así el viaje iniciado por Magallanes y consumando la primera circunnavegación de la Tierra tras cruzar los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Años más tarde, volvió a embarcar hacia Asia, esta vez con la Expedición de García Jofre de Loaisa (1525-1536) cuyo objetivo era tomar y colonizar las islas Molucas, pero murió de escorbuto en 1526.

La Expedición de García Jofre de Loaisa prosiguió su aventura y llegó a la isla de Tidore (islas Molucas) en 1526. Poco después, los portugueses les atacaron y derrotaron en 1529 con la consiguiente rúbrica del **Tratado de Zaragoza** (tratado de paz) que delimitaba las esferas de influencia de España y Portugal en Asia, quedando las islas

Molucas bajo dominio portugués. Sin embargo, España nunca se dio por vencida y no renunció al comercio con Oriente. Simplemente, la corona española necesitaba encontrar una ruta “de vuelta” (“tornaviaje”) desde el océano Pacífico hasta el continente americano, que constituiría el principal punto de proyección del Imperio español en Asia.

La Expedición Urdaneta-Legazpi (1564-1565) tenía como principal propósito encontrar la “vuelta del Poniente” (desde las islas Filipinas al Nuevo Mundo). Tras los sucesivos fracasos por parte de las distintas expediciones marítimas a lo largo del siglo XVI, el nuevo intento de hallar el tornaviaje llegaría impulsado por el virrey de México, Luis de Velasco, y lo ejecutarían Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta (que también había participado en la expedición de García Jofre de Loaisa). La nueva expedición partió del puerto de Navidad (México) el 21 de noviembre de 1564 y llegó el 27 de abril de 1565 al puerto de Cebú (islas Filipinas). La segunda misión del viaje consistía en determinar si la ruta de vuelta por el Pacífico era posible o no. Salieron del puerto de Cebú el 1 de junio de 1565, llegando a la Bahía de Acapulco el 8 de octubre. La gesta del tornaviaje a través del Pacífico se había consumado con éxito.

El **Galeón de Manila**, que nació como un servicio indispensable que se proporcionaba a los habitantes de Manila que sufrían las incomodidades de vivir lejos, terminó convirtiéndose en la ruta comercial marítima más prolongada de la historia de la navegación marítima (1565-1815). Trajo a su vez la conexión económica y cultural entre Asia, América y la Península Ibérica y con ella se inició por vez primera el comercio directo entre América y Asia. Además, a través de esta ruta fluyeron por el Pacífico las riquezas de ambos continentes, como la plata y el oro del Nuevo Mundo, la dieta alimenticia, las especias, la seda o el marfil. Pero también logró impactar espiritual, social, económica y culturalmente, influyendo en la arquitectura, la religión, el arte y la gastronomía. Se puede decir que la bahía de Manila se convirtió entre 1565-1815 en el centro del comercio mundial y en el primer nexo de lo que hoy conocemos como globalización.

“El Galeón de Manila terminó convirtiéndose en la ruta comercial marítima más prolongada de la historia de la navegación marítima”

En el siglo XIX (etapa post Galeón), la posición de España en el Pacífico y en América cambió radicalmente (emancipación de las naciones hispanoamericanas, ocupación francesa en España, bancarrota española, etc.). Esto fue principalmente debido al nuevo escenario geopolítico que se presentaba en el océano Pacífico: el predominio de EEUU en la región oriental del Pacífico, de Gran Bretaña en Asia meridional y el océano Índico y de Japón en la región occidental del océano y en las naciones adyacentes. Hasta entonces, ningún peligro había acechado a las islas Filipinas. No obstante, la expansión japonesa hacia el Pacífico (Hawái) y la Insulindia (Formosa y Bonín) por un lado, y el objetivo de EEUU de garantizar su costa del Pacífico y la zona de un futuro canal en Centroamérica por el otro, alteraron dicho equilibrio. El año 1898 brindó a EEUU la oportunidad que buscaba. La guerra hispano-estadounidense y la firma del Tratado de París (10 de diciembre de 1898) ratificaban el **desastre español**: España perdía Cuba, Puerto Rico, las islas Filipinas y la isla de Guam. Y en 1899 cedía la soberanía de sus últimas posesiones en el Pacífico (islas Marianas, Palaos, Carolinas, Sibutú y Cagayán de Joló) a Alemania y a EEUU. Todo esto proporcionaba a EEUU un sistema geopolítico

(Filipinas-Guam) que junto con Hawái recogía el testigo español, conectando América y Asia. Cabe resaltar en este sentido la similitud de la línea de proyección estratégica estadounidense San Diego-Hawái-Guam-Filipinas con la línea de proyección en el Pacífico trazada por el Galeón de Manila (Manila-Acapulco-Veracruz-Flota de Indias-Sevilla/Cádiz). Con este capítulo, se ponía fin a la presencia de España en Asia.

Los portugueses fueron los primeros occidentales en llegar a Asia (1509) y los primeros en conseguir grandes beneficios. Los españoles, por su parte, tuvieron que esperar hasta 1519 para alcanzar Asia y hasta 1565 para lograr la “Carrera de Acapulco” y establecer una de las rutas marítimas comerciales más antiguas con el Galeón de Manila. Es por ello que, aprovechando la conmemoración de los 500 años de la Expedición Magallanes-Elcano, no se puede obviar que el descubrimiento y las exploraciones del Pacífico por parte de los **Iberian pioneers** durante los siglos XV y XVI cerraron con broche de oro el legado español en Asia.