

Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas en torno a un Archipiélago (siglos XVI-XVIII)

*Philippine Connections: The Abundance of Maritime Routes
Around an Archipelago (16th–18th Centuries)*

Guadalupe Pinzón Ríos
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
<https://orcid.org/0000-0003-1075-9371>
gpinzon8@gmail.com

Eberhard Crailsheim
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia
<http://orcid.org/0000-0003-1387-9993>
ecrailsheim@hotmail.com

María Baudot Monroy
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna
<http://orcid.org/0000-0002-3370-6697>
mbaumon@gmail.com

En un grabado realizado por Vicente Memije en 1761 denominado «Aspecto simbólico del mundo Hispánico», se representan los distintos territorios que integraban el Imperio Español a partir de la imagen de una mujer. Mientras que la metrópoli se ubica en la cabeza y la parte central del cuerpo son los territorios americanos, el punto más distante de la figura femenina (es decir los pies) representa al archipiélago filipino, el cual es unido al resto de los territorios hispanos a través de las navegaciones transpacíficas. Si bien podría pensarse que en esa imagen las Filipinas representan el sostén o la base del resto del Imperio, de todas formas, es evidente que se las consideró el asentamiento más periférico de éste (CRAILSHEIM, 2014).

La gran distancia que separaba al archipiélago filipino, tanto de la metrópoli como de la Nueva España, llevó a algunos a considerar que la situación de Manila fue de constante aislamiento (DÍAZ-TRECHUELO, 2001). No obstante, la distancia a la metrópoli no supuso por sí mismo tal aislamiento. Todo lo contrario, Manila llegó a asumir el papel central de un *entrepôt* entre América y Asia a partir de

1565, cuando el galeón de Andrés de Urdaneta zarpó desde las Filipinas, cruzó el Pacífico y alcanzó por primera vez las costas americanas. Se estableció entonces el sistema del llamado Galeón (o Nao) de China que se mantuvo vigente hasta 1821 (PÉREZ LECHA, 2018) y que encontró bastante repercusión en la historiografía (últimamente en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW, 2013; GIRALDEZ, 2015; RUIZ GUTIÉRREZ, 2016). Por tanto, Filipinas no estaba tan aislada; pero tampoco era una simple plataforma de intercambios comerciales y culturales entre China y América. Es por eso que este dossier tiene justamente como objetivo mostrar la diversidad de Filipinas como punto de enlace para un sinnúmero de rutas marítimas de toda índole.

A recientes fechas y en contra del concepto del aislamiento, Carmen YUSTE (2007, 2019) ha señalado cómo los contactos con Nueva España, sus comercios y remesas de situados durante el siglo XVIII se mantuvieron con bastante regularidad salvo por momentos en que los conflictos internacionales llegaron a afectarles. Miguel Ángel DEL BARRIO (2015) incluso explica cómo las navegaciones transpacíficas no se detuvieron durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1713) y las noticias sobre la guerra llegaron con bastante regularidad tanto por la ruta portuguesa (a través del Cabo de Buena Esperanza) como por la novohispana, con lo cual las autoridades de Manila no quedaron incomunicadas. Del Barrio muestra también que en esa época se diversificó la presencia de embarcaciones holandesas e inglesas (lo cual ponía en alerta a las autoridades insulares) además de que llegaron naves de comerciantes franceses que desde Chile y Perú se dirigieron a las costas asiáticas.

Por otro lado, han surgido investigaciones que evidencian cómo en torno a Filipinas se practicaron contactos marítimos diversos en los mares asiáticos, algunos desde las costas alejadas, pero otros también desde el Índico. Ejemplo de esto puede verse con el trabajo de Miguel LOURENÇO (2017) quien ha explicado cómo las autoridades inquisitoriales de Macao y Manila tuvieron constantes colaboraciones y contactos marítimos ya que sus respectivas sedes eran muy distantes y eso los llevó a apoyarse e incluso a dirigir su correspondencia ya fuera a través de Nueva España o de Goa, lo que significó el uso de distintas rutas que a la par comunicaron los asentamientos asiáticos con la Península Ibérica. Por su parte, Xavier Lamikiz y Alberto Baena (2014) han estudiado los regulares tratos comerciales de armenios que llegaban a Filipinas y cuyo arribo conllevaba diversos contactos previamente efectuados en mares asiáticos. Y en un contexto más local, Isaac DONOSO (2011) y Eberhard CRAILSHEIM (2017) han centrado su interés en mostrar los constantes y hasta regulares contactos establecidos desde Filipinas con territorios controlados por los sultanes. También en ese contexto local María BAUDOT (2013) ha estudiado cómo a finales del siglo XVIII todavía se procedió a la conquista de las cercanas Islas Batanes en el Mar de China para controlar los derroteros en torno al archipiélago y evitar el asentamiento en las islas de otras potencias. Un trabajo más amplio al respecto es el libro colectivo dirigido por Marta MANCHADO y Miguel LUQUE (2014) en el que se compilieron trabajos sobre las personas e interacciones que se establecieron y mantuvieron en torno al archipiélago filipino durante la época moderna, mostrando que se trató de una zona en constante comunicación, tanto entre sus espacios insulares como hacia el exterior.

Lo anterior nos llevó a considerar la necesidad de continuar indagando sobre la situación geo-histórica de Filipinas, de los contactos que en torno al archipiélago

(y entre sus propios territorios insulares) se establecieron, así como a repensar si su situación era en verdad de aislamiento. Para ello es de utilidad recurrir al tema de las escalas. Al respecto, Margarita GASCÓN (2011) propone estudiar los espacios a partir de la confrontación de la escala colonial y de la imperial para ver su papel, evolución y relevancia desde distintas miradas. Centrando sus estudios en la región de Chile, Gascón considera que si ésta se mira desde la perspectiva colonial (es decir, principalmente desde la mirada de las autoridades de Lima) se le ve como la frontera más alejada del virreinato peruano, mientras que si se le mira desde la perspectiva imperial (es decir, en conjunto con otros territorios hispanos) se trata de una zona geo-estratégica para detener avances de los araucanos, para enviar abastos a las minas peruanas y para defender al Pacífico de incursiones enemigas que iniciaron desde el siglo XVI. Por lo que se refiere a este dossier cabría preguntarse si dicha propuesta puede aplicarse al caso de Filipinas. Esto se debe a que si se mira a este archipiélago desde la perspectiva imperial se trata del territorio más alejado de la monarquía hispana, pero si se le mira desde una perspectiva aún más amplia se trata de un territorio a través del cual se llevaron a cabo diversos contactos e intercambios locales, imperiales e incluso globales, directos e indirectos, legales e ilegales, que de ser estudiados mostrarían un espacio que más que ser periférico debe ser considerado como punto de encuentro en el que confluyeron intereses diversos –en gran medida articulados por la plata americana (YUSTE, 2007: 23-35) –.

Nuestro objetivo al preparar este dossier fue conocer la forma en la que en torno a Filipinas se llegaron a establecer distintas conexiones marítimas que unieron a este archipiélago con diversos territorios, así como la manera en la que fue también plataforma de contacto o zona de escala para llevar a cabo vínculos con regiones más distantes –aparte de la ruta clásica del Galeón de Manila-. Si bien en el caso de los mares asiáticos hay que considerar que en ellos se desarrollaron contactos marítimos diversos desde la antigüedad, no se puede perder de vista que fue a partir de la Época Moderna cuando éstos se extendieron y conectaron a rutas y regiones más distantes. La politización de los espacios oceánicos llevó a que se intentara controlar y regular el acceso a ellos (MANCKE, 1999: 225-236). Las Filipinas no escaparon de dicho proceso, pues, pese a que desde el siglo XVI estaban bajo la jurisdicción hispana, las regiones inmediatas tenían presencia de navegantes y asentamientos, tanto de otras coronas europeas, como de gobiernos locales, con quienes se tuvo que negociar y mantener algunos tratos.¹ Las Filipinas, por tanto, estaban integradas a redes diversas que merecen ser revisadas, lo cual se aprecia en algunos trabajos contenidos en este dossier.

Precisamente en el texto titulado «El comercio chino en torno a Filipinas: redes interregionales y conexiones transnacionales a final de la época Ming (siglos XVI-XVII)», Ubaldo IACCARINO explica la forma en que se extendió la presencia china en distintos puntos de las costas asiáticas y con ello se incrementaron sus contactos e intercambios marítimos, así como las adecuaciones que sufrieron esos tratos. Esto permite visualizar qué prácticas comerciales chinas existieron antes de la llegada de los navegantes ibéricos, qué relaciones legales e ilegales se implementaron en

¹ Esta situación no fue algo nuevo pues en la Época Moderna también el Caribe se convirtió en una zona que geográfica e históricamente desarrolló elemento definitorio en lo étnico, social y cultural, además de ser área de convergencia en la que potencias europeas incrementaron su presencia y en la que poco a poco negociaron sus ocupaciones y rutas a transitar. Sobre el tema ver GRAFENSTEIN (2003: 1-26); GRAFENSTEIN (2006); GRAFENSTEIN, MUÑOZ y NELKEN (2006).

la zona y quiénes participaban en ellas. Muestra cómo los sangleyes extendieron sus redes marítimas a partir de los parianes que se iban estableciendo en la zona, así como las negociaciones que forjaron a través de distintos navegantes y poblaciones.

La importancia de la presencia china en Filipinas provocó que los cambios políticos en China tuvieran repercusiones en los tratos transpacíficos, como lo deja ver Antoni PICAZO MUNTANER en su texto «El comercio de Filipinas: alternativas para la crisis china del siglo XVIII». El autor explica cómo se dieron diversas modificaciones en el comercio de los géneros asiáticos que llegaban a Cavite para los Galeones de Manila desde fines del siglo XVII a partir de un detallado estudio con múltiples ejemplos, que muestran cómo tras la llegada de la dinastía Qing y el cierre comercial de China hacia el comercio europeo fue necesario buscar nuevos puntos de abasto para cargar los galeones, lo que llevó al establecimiento de nuevos tratos con zonas colindantes como Siam, Camboya o bien la India. Además, la inserción de comerciantes europeos en los mares asiáticos diversificó aún más esos intercambios. Por otro lado, Picazo explica la forma en que los géneros cambiaron en cuanto a su calidad y especie, ya que algunos productos fueron ganando terreno, como se vio cuando se redujeron las remesas de seda y aumentaron las de algodón. Estos procesos, además, se dieron en el marco de conflictos entre potencias europeas con presencia en los mares asiáticos, así como de las nuevas normas y políticas implantadas por la dinastía Borbón. Todo ello generó quejas, y que las propias autoridades filipinas redactaran diversos informes y ordenanzas.

Si bien los contactos con los comerciantes chinos han sido de lo más representativo en las relaciones mercantiles filipinas, Eberhard CRAILSHEIM nos muestra las otras múltiples relaciones establecidas con las comunidades musulmanas del sureste asiático. En su texto «Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and 'Moros' in the Early Modern Philippines» este autor recurre a diversos ejemplos para refutar la idea de que existieron pocos intercambios con los sultanatos en torno a Filipinas, pues tras una exhaustiva revisión de casos, denuncias, proyectos, historias y demás documentos de época, se evidencia que dichos tratos se iniciaron desde el siglo XVI y tuvieron continuidad hasta fines del XVIII aunque con algunas transformaciones. Crailsheim evidencia que, pese a considerarse a las comunidades «moros» enemigos permanentes, los intercambios con ellos en el sureste asiático fueron constantes, e incluso sirvieron para extender las redes de contacto a regiones más distantes. Además, muestra que más allá de las relaciones transpacíficas o de redes marítimas extensas, los tratos locales también fueron relevantes y sobre todo constantes en la articulación de la zona.

En esa tónica, Isaac DONOSO, en su texto, «El mito de Alejandro y la conexión filipina del Islam global» explica cómo se fueron dando las comunicaciones a través de poblaciones islámicas que se extendieron paulatinamente, y establecieron contactos, desde la península Ibérica hasta el sureste asiático. Todo ello desde su punto nodal, la Península Arábiga, que se convirtió en el punto de encuentro de los intercambios entre occidente y oriente, entre el Mediterráneo y el Índico, y que alcanzaron las costas chinas. Esos contactos tuvieron cambios, rupturas y adecuaciones a lo largo del tiempo, aunque permitieron la adopción de prácticas, concepciones, instituciones y ritos ligados al Islam por parte de sociedades localizadas en los extremos de los territorios islámicos. Si bien parecería que en ellos había uniformidad, lo cierto fue que desarrollaron características propias

que pueden visualizarse en las fuentes indígenas, que es lo que Donoso analiza en este texto. Y lo hace a partir de visualizar cómo en distintos lugares se asumió la presencia de Alejandro Magno, que derivó en el mito de Iskandar Dū l-Qarnayn, como un medio de legitimación islámica en la fundación de sultanatos en el Sudeste asiático.

Un ejemplo sobre la relación entre Manila y los sultanatos puede verse en el texto «Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo XVII», en el que Jean-Nöel SÁNCHEZ explica detalladamente las relaciones que durante los siglos XVI y XVII se establecieron entre Manila y Macasar. Sánchez menciona que estos tratos poco han sido considerados por la historiografía, cuando en realidad tuvieron un papel principal en las reestructuraciones mercantiles de la zona y además estuvieron profundamente determinadas por las vicisitudes de las relaciones hispano-lusas en Asia. Para mostrar lo anterior, el autor explica la forma en que se establecieron relaciones de los asentamientos españoles y portugueses en Asia, la forma en que Macasar se integró a dichos tratos y en especial el importante papel que el sultanato del lugar jugó en los cambios mercantiles de la zona tras los avances de la VOC.

El tema de los alcances y redes comerciales en el sureste asiático también es abordado por Kristie Patricia FLANNERY y Guillermo RUIZ STOVEL en su texto «The Loyal Foreign Merchant Captain: Thome Gaspar De León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections». En él ambos autores muestran cómo hacia el siglo XVIII las redes comerciales en torno al archipiélago se diversificaron e incluyeron la participación de otros navegantes y comerciantes de la zona. Esto lo explican a partir del estudio microhistórico que hacen de un personaje llamado Thome Gaspar De León, de origen hindú, casado con una española de Manila, que pedía ser considerado vecino de este lugar para obtener los beneficios que dicha denominación implicaba. Para ello redactó una detallada hoja de servicios a través de la cual puede apreciarse su papel en los contactos marítimo-comerciales de Filipinas, así como los privilegios y las redes establecidas entre los grupos mercantiles, y las actividades defensivas, incluso de espionaje, en las que participó De León ante la creciente presencia inglesa y holandesa en la zona, o bien ante las disputas existentes con algunos sultanatos cercanos. Los autores muestran, que estudios de caso como el de Thome Gaspar de León evidencian la existencia de redes marítimas cuyos alcances se extendieron por diversas partes del sureste asiático e incluso del Índico.

El comercio asiático practicado por los ibéricos desde el siglo XVI pronto fue de interés para otras potencias europeas y los conflictos intra-europeos fueron buen pretexto para agredir e insertarse en dichos tratos. Los primeros enemigos europeos que enfrentaron tanto españoles como portugueses fueron los holandeses, como nos lo deja ver André MURTEIRA en su texto «Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII». En dicho trabajo Murteira hace un relato sobre la forma en que se iniciaron los conflictos entre los castellanos y los neerlandeses en torno a Filipinas, pero a partir de una perspectiva más amplia, que implica comparar los avances de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC) con las posesiones portuguesas diseminadas por Oriente. Además, se explica detalladamente la forma en que los conflictos se vincularon a nuevas ocupaciones, alianzas e intercambios marítimo-comerciales en la zona, lo cual llevó a que la defensa de las posesiones ibéricas de

Asia pasara de los portugueses a los castellanos, y que posteriormente los ingleses se convirtieran en el creciente enemigo al que había que hacer frente.

La presencia neerlandesa en Asia (en especial en torno a la VOC) se hizo permanente, por lo que posteriormente fue necesario negociar la legalidad de una posible navegación española por el Cabo de Buena Esperanza, como lo explica Ana CRESPO SOLANA en su texto «Goliat contra David: La ruta hispana de las Indias Orientales y la competencia holandesa (1609-1784)». La autora muestra los enfrentamientos diplomáticos inmersos en la creación de la Real Compañía de Filipinas, la cual, aunque comenzó a funcionar en 1785 en realidad tuvo sus antecedentes en las múltiples propuestas presentadas y en los continuos enfrentamientos, reflejados en las correspondencias oficiales desde que se propuso su creación en 1729. Dichos enfrentamientos, sobre todo, se dieron entre las autoridades hispanas y las de la VOC debido a que implicaba navegaciones directas desde Cádiz a Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza, lo que para los holandeses era una violación a los tratados de Münster (1648) y de Utrecht (1713). A través de la evolución de este proceso, Crespo muestra tanto las prácticas mercantiles de holandeses y españoles en aguas asiáticas, como sus procesos de avance, las conexiones marítimas en la zona y con otras regiones, la injerencia de otras potencias europeas en el comercio asiático, así como las redes que mantenían los propios reinos de la zona (en especial los chinos). El trabajo recurre a fuentes neerlandesas que permiten conocer de forma más amplia las negociaciones o conflictos establecidos por la propuesta de creación de la Compañía filipina.

Las informaciones sobre las navegaciones en Asia implicaron registros de zonas cercanas para su posible ocupación, como lo deja ver Thomas CALVO en su trabajo «La Carrera olvidada de las islas Marianas (1680-1730). La mayor tesudura en el imperio». CALVO explica el proceso a través del cual las Marianas fueron cambiando de consideración en las políticas marítimo-comerciales y defensivas de la Monarquía hispana. Partiendo del interés por saber por qué ese archipiélago fue descrito en las fuentes hispanas antes que el de San Lázaro (Filipinas), pero ocupado mucho después, CALVO explica la situación geográfica y náutica de las Marianas, los intereses que empujaron a su exploración y los múltiples intentos que se llevaron a cabo para crear asentamientos. Esto último se hace a partir de una muy variada revisión de fuentes documentales que muestran, tanto los objetivos de la posible ocupación de las Marianas, su relevancia estratégica y las acciones que se llevaron a cabo para explorarlas, lo cual quedó descrito en diarios de viaje o crónicas.

Las rutas marítimas a los mares asiáticos fueron un tema retomado posteriormente también por otras potencias europeas, como lo señalan Guadalupe PINZÓN RÍOS y Pierrick POURCHASSE en el texto «Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Jean de Boislore (1710-1735)». En él se aborda el tema de las incursiones galas en el Pacífico como parte de un proyecto comercial resultante del arribo de la dinastía Borbón al trono español. Tras este evento, embarcaciones francesas recibieron licencia para viajar directamente a las costas de Perú y Chile, y aprovecharon esas entradas al Pacífico para extender sus tratos a las costas chinas y practicar intercambios a los dos lados del Pacífico. El navegante Boislore practicó dichos tratos y por ello fue detenido en Manila. Gracias al proceso que se le siguió, puede visualizarse la forma en que

el Pacífico formó parte de los proyectos marítimos franceses, sus avances en él, así como el papel que las Filipinas, directa o indirectamente, jugaron en ese proceso.

La presencia enemiga en torno al archipiélago y el poco control que existía sobre los tratos en Filipinas, en especial vinculado al comercio transpacífico y a los flujos de plata, llevaron a que surgieran propuestas alternas a las rutas de los Galeones de Manila, como nos lo deja ver María BAUDOT en su texto «Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila». Baudot muestra cómo se utilizaron otros puertos en Filipinas para servir de punto de encuentro en las navegaciones transpacíficas. A partir del análisis de diversos registros documentales y de una investigación seguida a un funcionario filipino, explica cómo las costas de Lampón y Maubán fueron usados ocasionalmente por los Galeones de Manila para resguardarse, además de que se consideró su uso para evadir a las naves holandesas que agredían a Manila en el siglo XVII. Dichos usos generaron diversas descripciones de sus condiciones físicas. El tema fue retomado en la centuria siguiente con el fin de reducir los contrabandos practicados en el estrecho de San Bernardino, y aunque el objetivo del proyecto había sido investigar a un fiscal de Manila, las discusiones llevaron a proponer nuevamente el uso de Lampón como puerto de escala de los Galeones de Manila para evitar contrabandos y para reducir en lo posible accidentes en la ruta transpacífica. Si bien la propuesta no prosperó, el tema permite ver cómo esa navegación usualmente estuvo en las discusiones de las autoridades hispanas.

Finalmente, María Dolores ÉLIZALDE explica las transformaciones vividas en Filipinas desde fines del siglo XVIII y hacia inicios del XIX, así como el cambio producido en la economía de las islas tras las reestructuraciones marítimo-comerciales de la época que llevaron a la eliminación de monopolios, así como a permitir mayores aperturas comerciales en torno al archipiélago filipino que cada vez lo volcaron más hacia los tratos asiáticos. En su texto «El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX» la autora explica que luego de ponerse fin a la ruta de los Galeones de Manila y de reducirse los contactos con las costas americanas, tras los procesos de independencia de esos territorios, las Filipinas reestructuraron sus intercambios y actividades mercantiles y comenzaron a ser proveedoras de géneros de interés hacia el comercio externo (como el arroz, el azúcar, el abacá o el tabaco) e incluso de mano de obra. Por tanto, más que ser un territorio abandonado, su integración a las economías asiáticas lo llevaron a modificar sus actividades y de ello se dio cuenta en diversas fuentes de la época, como los registros ingleses de los que Elizalde da detallada cuenta.

El lector de este dossier tiene en sus manos una serie de trabajos de investigación que aportan un mayor conocimiento sobre las redes marítimas que confluyeron en torno al archipiélago filipino. No son investigaciones cerradas, sino que todas ellas lanzan nuevas preguntas que permiten seguir indagando sobre la relevancia de las Islas Filipinas por su localización geo-estratégica en el entramado de las redes mercantiles de la época moderna, y como nodo de intercambios materiales y culturales en el contexto de una economía globalizada. En este sentido, son múltiples las perspectivas desde las que se podrían abordar dichos temas, de los que todavía falta mucho por conocer.

Referencias

- BAENA, A.; LAMIKIZ, X. (2014): «Presencia de una diáspora: comerciantes armenios y comercio intercultural en Manila, c. 1660-1800», *Revista de Indias*, vol. LXXIV, nº 262: 693-722.
- BARRIO MUÑOZ, J.A. DEL (2015): *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, Castilla Ediciones, Valladolid.
- BAUDOT MONROY, M. (2013): «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en S. BERNABÉU ALBERT y C. MARTÍNEZ SHAW (eds.): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid: 341-379.
- BERNABÉU ALBERT, S.; C. MARTÍNEZ SHAW (eds.) (2013): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid.
- CRAILSHEIM, E. (2014): «Las Filipinas, zona fronteriza. Algunas repercusiones de su función conectiva y separativa (1600-1762)», en A. GRAGEDA BUSTAMANTE (ed.), *Intercambios, actores, enfoques. Pasajes de la historia latinoamericana en una perspectiva global*, Universidad de Sonora, Hermosilla, Sonora: 133-152.
- CRAILSHEIM, E. (2017): «¿Fortalecer la cohesión interna? El ‘peligro moro’ en las Filipinas coloniales en la segunda mitad del siglo XVIII», en M.D. ELIZALDE y X. HUETZ DE LEMPS (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, Polifemo, Madrid: 393-425.
- DÍAZ-TRECHUELO, M. de L. (2001): *Filipinas: la gran desconocida, 1565-1898*, Ediciones Universidad de Navarra, Navarra.
- DONOSO, I. (2011): *El Islam en Filipinas, (siglos X-XIX)*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Universidad de Alicante, Alicante.
- GASCÓN, M. (2011): *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Dunken, Buenos Aires.
- GIRÁLDEZ, A. (2015): *The Age of Trade: Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham MD, Boulder, Colo., New York, London.
- GRAFENSTEIN, J. (2003): «Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico», *Cuicuilco*, vol. 10, núm. 29: 1-26.
- GRAFENSTEIN, J. (coord.) (2006): *El Golfo-Caribe y sus puertos*, 2 vol., Instituto Mora, México.
- GRAFENSTEIN, J.; MUÑOZ, L.; NELKEN, A. (2006): *Un mar de encuentros y confrontaciones*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- LOURENÇO, M. (2017): *A articulação da periferia. Macau e a Inquisição de Goa (c.1580-1650)*, Centro Científico y Cultural de Macao, Lisboa.
- MANCHADO LÓPEZ, M.; LUQUE TALAVÁN, M. (coords.) (2014): *Un mar de islas, un mar de gentes. Población y diversidad en las islas Filipinas*, Universidad de Córdoba, Córdoba.
- MANCKE, E. (1999): «Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space», *Geographical Review*, vol. 89, no. 2, Oceans Connect: 225-236.
- PÉREZ LECHA, M. (2018): «Los últimos años del Galeón de Manila, 1816-1821», en M.D. ELIZALDE y C. YUSTE (eds.), *Redes imperiales: Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, CSIC, Madrid: 111-136.
- RUIZ GUTIÉRREZ, A. (2016): *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales*, Editorial Alhulia, Salobreña, Granada.

- YUSTE, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México.
- YUSTE, C. (ed.) (2019): *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México.

